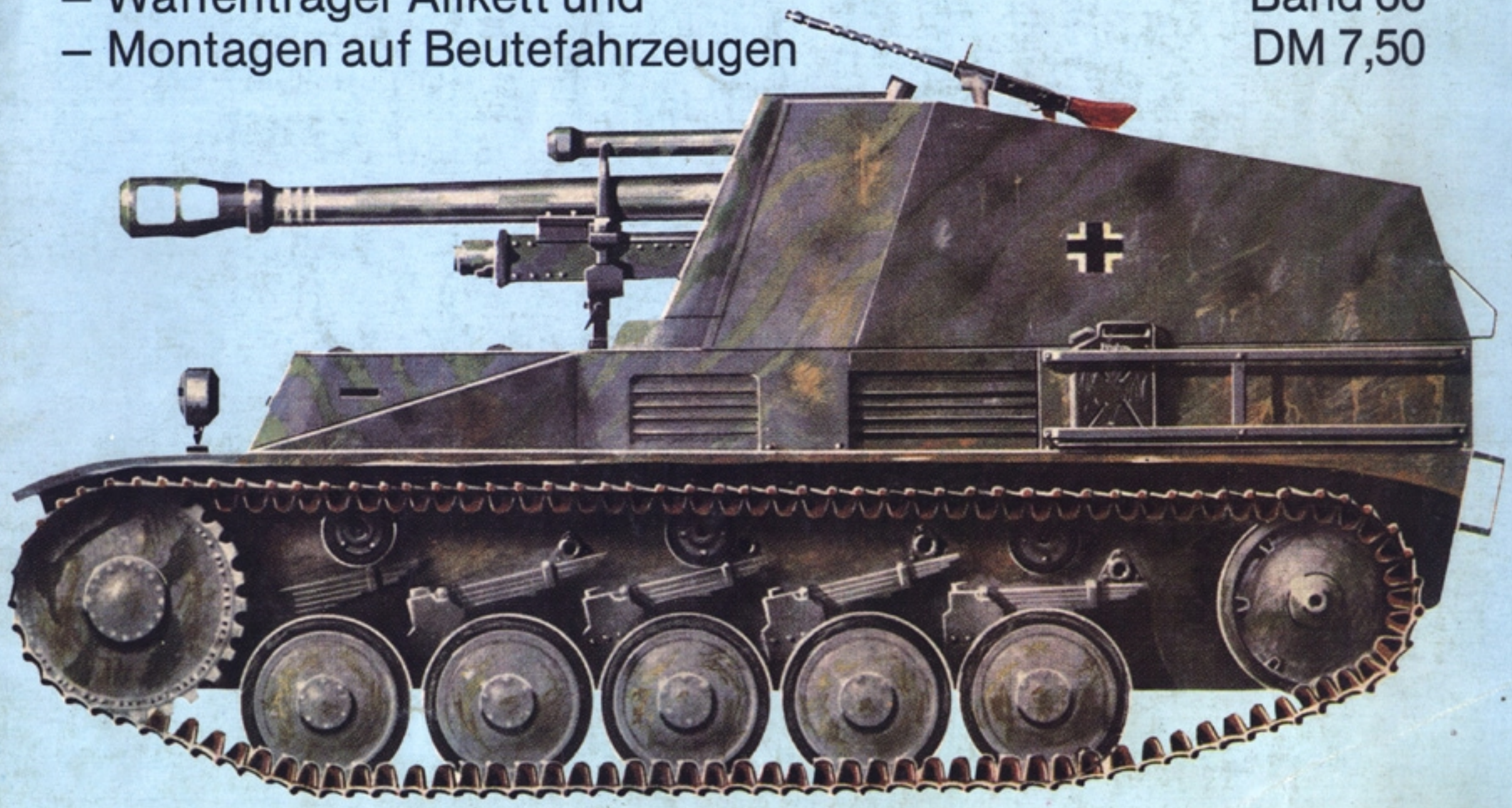
Leroy

Wespe - Heuschrecke

Deutsche 10,5 cm Geschütze auf Selbstfahrlafetten
– Waffenträger Allkett und
– Montagen auf Beutefahrzeugen

Band 66
DM 7,50



Der Zusammenbau der leichten Feldhaubitze 18/2 mit dem Fahrgestell des Kampfpanzers II ergab die "Wespe"

Wespe - Heuschrecke

Deutsche 10,5 cm Geschütze auf Selbstfahrlafetten

— Waffenträger Allkett und
— Montagen auf Beutefahrzeugen

von Joachim Engelmann

Band 66

DM 7,50

Podzun-Pallas-Verlag GmbH — 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, 6360 Friedberg 3 (Dorheim), Markt 9

Das Waffen-Arsenal: Gesamtredaktion
Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0139-3

Quellen:

Bundesarchiv Koblenz (BA)
Archiv Nowarra
Archiv Scheibert
Archiv Podzun
Munin Verlag (M)

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 14
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 und 3160
Telex: 0415961

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: (06246) 3721

Verkaufspreis für Österreich: 60,– Schilling, Schweiz: 7,80 sfr

Für den Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain, Industriehof Stadlau,
Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

COPYRIGHT 1980
PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH, 6360 FRIEDBERG 3

Eine Batterie "Wespen" wird auf R-Wagen zum Bahntransport verladen, vorn die Geschütze, hinten rechts die Lkw des Trosses. Die Bedienung prüft das Verkeilen und Verzurren des fast fünf Meter langen Geschützes. Die Breite von 2,28 m geht gerade noch auf den Waggon. (BA)

Entwicklung der Artillerie-Selbstfahrlafetten

Die Heeres-Motorisierung in Europa begann 1899 mit ersten Versuchen beim deutschen Kaiser-Manöver vom 28. 8. bis 1. 9. im Raume Nellingen – Münsingen – Merklingen, in Frankreich mit einer Truppenübung bei Verdun – St. Menehould vom 6. – 18. 9. und in Österreich mit der Bewilligung von Geldmitteln für die Anschaffung von Kraftfahrzeugen. In Frankreich, wo der "Automobilismus" die Menschen begeisterte, spekulierten Offiziere mit der Idee einer "automobilen Artillerie". Der Gedanke von Geschützen auf Selbstfahrlafetten bestand also schon, ehe beim Kaiser-Manöver in Österreich 1906 ein armiertes Panzer-Automobil erprobt und 1912 vom Techn. Militär-Komitee die Konstruktion eines Panzerwagens mit Gleisketten von OLT Günther Burstyn (Eisenbahn-Regiment) geprüft und schließlich verworfen wurde. Preußen stellte erst 1911 mit sächsischen und württembergischen Kompanien ein Kraftfahrbataillon auf, während Bayern bereits seit 1890 eine Kraftfahr-Kompanie besaß.

Bis zum ersten Großangriff britischer Tanks am 9. 4. 1917 beiderseits Arras an der Westfront des Ersten Weltkrieges vollzog sich eine stürmische Entwicklung, in deren Verlauf vor allem Österreich seine schwersten Geschütze von 24 cm Haubitzen bis zu den 42 cm Mörsern in mehreren Lasten bereits im Motorzug mit Artillerie-Zugwagen, angetrieben durch Benzin-Motoren oder Elektro-Generatoren, beweglich machte. Eisenbahngeschütze waren im Grunde auch Selbstfahrlafetten. Im deutschen Reichsheer erhielt jede Armee ab 3. 2. 1916 einen Fußartillerie-Kraftzug-Park und am 12. 4. d. J. noch eine Fußartillerie-Munitions-Kraftwagenkolonne, die im Dezember d. J. so umorganisiert wurden, daß jede der 236 Divisionen eine Kraftwagen-Kolonne erhielt. Nach den Erfahrungen und Einsätzen der letzten Kriegsjahre wurde in der Reichswehr jeweils die 9. Batterie des ArtRgt mit der 7,7 cm Kanone 14 als "Kraftwagengeschütz" ausgestattet. Sie waren zwar zur Flugabwehr vorgesehen, aber immerhin die bescheidene Vorstufe einer Selbstfahrlafette, wenn auch noch mit Lkw-Rädern.

In der Reichswehr liefen fast zehn Jahre lang ausgedehnte Versuche und Untersuchungen über die Vor- und Nachteile des Kraftzuges oder der Selbstfahrlafetten einschließlich der Kraftwagen-Geschütze. Einerseits wurden Schlepper begünstigt, andererseits Selbstfahrlafetten mit kombiniertem Radantrieb für Straße und Ketten für die notwendige Geländegängigkeit erwogen. Der Haupteinwand gegen die Selbstfahrlafette lag in der doppelten Anfälligkeit des Geschützes bei Motorschäden und Geschützausfällen. Dabei spielte auch die Frage von Halb- oder Vollketten-Fahrgestellen eine Rolle.

1930 waren fünf Sonderentwicklungen in der Fertigung, es fehlten aber die Geldmittel; es blieb auch die einhellige Überzeugung, daß die Artillerie grundsätzlich pferdebespannt bleiben sollte, unerschüttert.

Beim Aufbau der Wehrmacht wurde nur eine von den fünf Abteilungen der Division motorisiert, und zwar eine schwere, dazu die Batterien der Panzer- und Leichten Divisionen sowie InfDiv(mot), alle aber nur im Kraftzug mit Halbketten-Fahrzeugen, die sich technisch durchaus bewährten. Gepanzerte Selbstfahrlafetten auf Vollkette gab es bis 1942 nicht, obwohl Fachleute aus der In 6/AHA und WaPrüf 6/HWA bis zu General Guderian hin sie immer wieder für die Artillerie der schnellen und Panzer-Verbände, wie auch der Panzerabwehr mit praktischen Vorschlägen, theoretisch wohl begründet, gefordert hatten. Erst mit Beginn des zweiten Rußland-Feldzuges, als der Gegner massiv zurückzuschlagen begann, forderte Hitler anläßlich eines Vortrages am 23. 1. 1942 grundsätzlich die Entwicklung von Selbstfahrlafetten-Artillerie, um mit Infanteriebegleit-, beweglichen Panzerjäger-, Sturm- und Panzer-Begleit-Geschützen, die es in der "Roten Armee" gab, eine bedenkliche Waffen-Lücke zu schließen.

Selbstfahrende Geschütze – heute Panzerhaubitzen – haben als Geschütz-Unterteile Kettenfahrgestelle, auf die Sockel-Unterlafetten mit einer Drehkranz- oder Pivotlagerung für die Oberlafette aufgeschraubt sind. Sie sind gegenüber den anderen Lafett-Arten am schwersten und technisch am aufwendigsten. Dafür haben sie aber alle Vorteile hoher Beweglichkeit, großen Marschbereiches, guter Geländegängigkeit und meist des Rundumfeuers. Der Rückstoß beim Abschuß wird durch eine Sperre der Federung abgefangen; durch ausklappbare oder hydraulisch ausfahrbare Erdsporen werden die Schußkräfte in den Erdboden abgeleitet und die Standfestigkeit

des Fahrgestells erhöht. Die Verwendbarkeit der Selbstfahrlafette wird von dem Fahrzeuggewicht, Höchstgeschwindigkeit, Fahrbereich, Steig- und Watfähigkeit, Grabenüberschreitfähigkeit, Bremskraft, Länge, Breite und Höhe, Reibungskraft, Erhöhung und Hangneigung sowie Bodendruck weitgehend bestimmt.

Die Panzerung braucht nicht die Stärke eines Panzers zu erreichen, weil die Feuerstellungen der Batterien nicht in der Höhe der Kampftruppen liegen. Schon schwächere Stahlbleche verhindern ein Eindringen von Infanteriegeschossen und Granatsplittern. Der Verzicht auf eine Panzerkuppel verringert das Zusatzgewicht der Panzerung erheblich. So bekamen alle Selbstfahrlafetten der Wehrmacht offene Wannen, die für Mannschaft und Geschütz nur bedingten Schutz boten; Artillerie unter Vollpanzerung gab es nicht! Andererseits lehrte die Erfahrung, daß der Aufwand von Sfl nur durch Panzerung wirklich gerechtfertigt bleibt. So blieb die technische Lösung unausgewogen und zwiespältig, außerdem ständig wartungsbedürftig.

Die taktischen Forderungen an die Selbstfahrlafetten ergaben sich aus der Notwendigkeit, dem Panzerangriff über weitere Strecken zu folgen, im Stellungswechsel aufschließen zu können und ohne jede Verzögerung sofort wieder feuerbereit zu sein, um in dem rasch ablaufenden und ständig wechselnden Gefecht zu voller Wirkung zu kommen. Die Feuerhöhe lag erheblich höher als bei dem gezogenen Geschütz, bei der "Heuschrecke" um 1,38 m, bei der "Grille" um 1,15 m und bei der "Rheinmetall B" um 1,25 m. Ebenso mußten auch die Munitions-Fahrzeuge mit Ketten ausgerüstet werden. Später kam der Vorschlag der Absetzbarkeit der Geschütze auf, der praktisch aber nicht verwirklicht wurde; dabei sollte versucht werden, bei Bedarf auch das

Als erstes Beispiel der vielen Improvisationen auf Beutefahrzeugen – weitere am Ende dieses Bandes – hier der Zusammenbau einer 10,5-cm-lFH 16 auf dem Fahrgestell des englischen Kampfpanzers Mk IV 736. Von ihm gab es nur sehr wenige.

Mun.-Fahrzeug als Fahrgestell nutzen zu können, also möglichst zwei Fahrgestelle für ein Geschütz – zu ideal für den auslaufenden Krieg. Das abgesetzte Geschütz hätte natürlich ein viel niedrigeres Ziel geboten. Geschütze auf Selbstfahrlafette durften auf keinen Fall als improvisierter Ersatz für fehlende Panzer oder Sturmgeschütze mißbraucht werden.

Unbeschadet einer besseren Endlösung forderte Hitler bereits am 4. 4. 1942 eine beschleunigte Produktion von Zwischenlösungen unter Ausnutzung vorhandener Lafetten oder PzFahrgestelle mit dem Ziele der Serienfertigung ab Frühjahr 1943. Obwohl am 13. 5. 42 das Pz II-Fahrgestell als Selbstfahrlafette für die lFH 18 und Pak und für die sFH 18 ein kombiniertes Fahrgestell aus Pz III und IV festgelegt wurden, vermittelte schon zehn Tage später Oberst Feuchtinger 160 "Lorraine"-Schlepper als Fahrgestelle für je 60 lFH 18 und Pak 40 sowie 40 sFH 13, die 42 km/h fuhren, eine Frontpanzerung von 12 mm hatten und bis Ende 1943 verwendet wurden.

1942 nahmen Krupp, Ardelt in Eberswalde und Rheinmetall-Borsig die Entwicklung besonders niedriger Vollketten-Fahrzeuge als Selbstfahrlafetten auf, Krupp für die lFH, 12,8 cm Kanone und die sFH als "Grille"-Serie, Rheinmetall als "Scorpion"-Serie, während Alkett in Borsigwalde die Geschützwagen (Gw) II und III/IV baute, die zwecks Zeitgewinn aus Baugruppen Pz III und IV genommen wurden: Z. B. beim Gw III/IV Motor, Kraftstoffpumpe und Filter, Sammler, Antrieb vom Pz III, Laufwerk, Kühler, Auspuff, Lüfter, Luftfilter vom Pz IV, dazu einige Sonderteile. Krupp plante auf Tiger- bzw. Panther-Laufwerken noch Fahrgestelle für die 17 cm Kanone und den 21 cm Mörser, die aber nicht mehr gefertigt wurden. Die Improvisationen zwangen zum Verzicht auf Rundumfeuer, Absetzbarkeit des Geschützes und das geforderte Leistungsgewicht.

Der Gw II für die lFH 18/2 (Sd.Kfz. 124) – Wespe – ging als Gerät bei FAMO in Breslau und Warschau in Produktion, Munitions-Sfl Gw II folgten mit 158 Stück. Alkett setzte dagegen die lFH 18/40/2 Sfl auf den Gw III/IV als Gerät 804, während die Geräte 807 und 812 für die sFH 18/1 und die sFH 18/5 Sfl vorgesehen waren. Erster Ablieferungstermin sollte der 12. 5. 1943 sein. Dennoch wurden 1942 schon 1.248 Selbstfahrlafetten aller Art fertiggestellt, 1943 folgten 2.657 – damit war die Planung von 150 Stück/Monat übertroffen – 1944 waren es wieder 1.248 (Monatsdurchschnitt: 104 Stück), Januar 1945 60 Stück, insgesamt 5.213, und das, obwohl Sturmgeschütze und Jagdpanzer 'Vorrang' hatten.

Am 2. 10. 1942 wurden Hitler die auf das Sturmgeschütz III bzw. 40 montierte lFH sowie ein Stahlmodell einer in ihren Teilen gleichen Selbstfahrlafette für die 8,8-cm-Pak 43/1 L/71 und die sFH 18/1 vorgeführt, die seine Zustimmung fanden, so daß er bis 12. 5. 1943 den geplanten Ausstoß von je 100 Stück erwartete. Vom Aufbau der sFH auf Pz III/IV als ungepanzerte Selbstfahrlafette war er besonders befriedigt und hielt auch die Notlösung der lFH, auf Pz II montiert und leicht gepanzert, mit fünfköpfiger Besatzung, vorwiegend bei FAMO in Warschau produziert, für gut. Sie erhielt den Namen "Wespe".

Anfang 1944 standen bereits 346 "Wespen" (Sf) im Einsatz. Am 7. 11. d. J. stimmte er der Begrenzung der erstmalig zum Ausstoß kommenden lFH auf Gw IV (Sd.Kfz. 165/1) Krupp als sogen. Sfl IV b auf nur acht Fahrzeuge zu, weil diese Lösung den Anforderungen nicht genügte, die 1942 festgelegt worden waren: höhere Fahrleistung als die Panzer, schnelle Feuerbereitschaft, Rundumfeuer, Absetzbarkeit des Geschützes, Schutz der Bedienung vor Splittern und MG-Feuer. Seit einem halben Jahr verfolgte er außerdem hartnäckig die Forderung von Sfl für die 17-cm-Kanone und den 21-cm-Mörser auf Gw VI, Gewicht 58 t.

Die Vorführung aller vorhandenen Sfl der Artillerie vom 27. bis 30. 1. 1943 in Berlin brachte einen militärischen, technischen und konstruktiven Vergleich: Krupps "Heuschrecke" (Gerät 5-1026) mit einer eigens konstruierten lFH in einem drehbaren, geschlossenen Turm bot wenig Chancen einer Fertigung, Rheinmetall nutzte die vorhandene lFH 43 und setzte sie drehbar hinter eine Panzerwanne, Skoda zeigte die einfachste Ausführung auf dem Fahrgestellt des Pz 'T 25'; alle drei erlaubten unterschiedlich das Absetzen des Geschützes. Es zeigte sich aber, daß Lafetten-Gleichheit mit der Pak 44, Rundumfeuer und Absetzbarkeit der lFH gleichzeitig nicht erreichbar waren.

Hitler verlangte dann am 4. 5. d. J., in die Projekte, Versuche und Behelfslösungen einerseits und die unklaren Typen-Begriffe andererseits eine klare Ordnung zu bringen. Obwohl am 21. 8. das Fahrgestell "Hummel" unter Zurückstellung des Rundumfeuers als "endgültige Selbstfahrlafette der lFH" festgelegt wurde, entschied sich Hitler auf Bedenken von Frontoffizieren am 11. 9. für die Entwicklung der lFH 18/40 auf Pz III/IV (Hummel) und Zgkw 3 t mit Rundumfeuer und Absetzbarkeit auf Kreuzlafette. Die Absetzbarkeit sollte bei Ausfall des Fahrgestells die Einsatzbereitschaft des Geschützes auf jeden Fall verhalten. Deshalb bestand Hitler auch Ende April 1944 bei erneuter Vorlage der Entwicklungstypen der Firma Krupp und

Ursprünglich nur als eine Zwischenlösung geplant, blieb, da es zu keiner Endlösung kam, die "Wespe" die meistgebaute deutsche leichte Feldhaubitze auf Selbstfahrlafette.

Skoda, die den Abschluß der seit 1942 betriebenen Konstruktionen darstellten, auf dieser Grundsatzforderung, wenn er auch die Dringlichkeit der Fertigung situationsbedingt hinter den Sturmgeschützen und Panzern rangieren ließ.

Um Entwicklung und Fertigung der Artillerie-Selbstfahrlafetten von der vordringlichen Panzerproduktion abzukoppeln, schaltete das Artillerie-Referat des Heereswaffenamtes ab 1942 auch Firmen ein außerhalb der Panzerfertigung zur Beschaffung von 'Waffenträgern' auf Vollkette mit 17 km/h Marschgeschwindigkeit, Absetzbarkeit des Geschützes, Rundumfeuer, Beweglichkeit des abgelasteten Geschützes auf Radlafette, Splitterschutz und Einheitsfahrgestell für verschiedene, wechselnd aufzusetzende Waffen – ein Übermaß an Forderungen, das nur zu komplizierten und unnötig schweren Fahrzeugen führen mußte. Am 4. 2. 1944 vereinfachte WaPrüf 4 in Absprache mit den Firmen Krupp, Rheinmetall, Steyr-Daimler-Puch, die Fahrgestellteile des Pz IV, III/IV und 38 (t) ausnutzten, seine Ansprüche durch Weglassen des Einheitsfahrgestells, Erhöhung der Geschwindigkeit auf 35 km/h, Verstärkung des Splitterschutzes und Doppelverwendung für Pz-Abwehr und artilleristische Aufgaben.

In die neue Fahrzeug-Serie trat jetzt die Fa. Ardelt, Eberswalde, ein, die bis April 1944 mit Abstand das leichteste, billigste und niedrigste Fahrzeug lieferte, so daß Krupp auf Drängen von WaPrüf 4 seine Entwicklung dorthin verlegte, nicht zuletzt auch wegen der Luftgefahr. Verantwortlich für die Entwicklung der 'Waffenträger'-Serie war Herr Egen, Firma Krupp, der aber dauernd mit seinem Vorgesetzten in Essen, Herrn Wölfert, Schwierigkeiten hatte.

Anfang November 1944 berichtete Minister Speer Hitler ausführlich über Ideen und Stand der 'Waffenträger' sowie am 28. 11. 1944 über die "Wespe" und "Hummel" als Selbstfahrlafette der Panzerartillerie: "Wespe" und "Hummel" hielt Hitler für "außerordentlich wichtige Ausweichlösungen", deren sofortigen Hochlauf er befahl, während die universelle Lösung der 'Waffenträger' – nach Vorschlägen von OLt Ardelt – zu einem beschleunigten Entwicklungsabschluß und zu sofortiger Fertigungsaufnahme zu bringen sei.

So standen Ende 1944 der 'leichte Waffenträger' (mit je vier Laufrädern) für die 8,8-cm-Pak 43 und lFH 18/40 und der 'schwere Waffenträger' (mit je sechs Laufrädern) für die 12,8-cm-K 54 und sFH 18 in drei Prototypen zur Verfügung, die Vorbereitungen für eine Serien-Produktion ab Frühjahr 1945 zuließen. Ab Herbst 1945 sollten monatlich 350 Fahrzeuge ausgeliefert werden, die jeweils 13,5 t Gefechtsgewicht hatten. Alle Fahrzeugteile kamen aus dem Pz 38 (t)-Programm, die Fertigung übernahmen die Firmen, die früher den Pz IV produziert hatten.

Das Geschütz war auf niedriger Plattform im hinteren Fahrzeugteil aufgebaut und durch einen Fahrzeug-Kran absetzbar; eine Verlastung war aber nicht möglich. Die Feuerhöhe betrug 1,77 m, der Munitionsvorrat 96 Schuß, die gut geschützt unter der Drehbühne lagen; das Nachladen war einfach. Das Geschütz besaß vollen Rundum-Schwenkbereich. Für später war sogar noch ein 'Einheits-Waffenträger' geplant. Auf Grund der Ereignisse kam aber die gesamte Entwicklung nicht mehr zum vollen Abschluß.

'Waffenträger' mit leFH 10,5 cm kamen bei Eberswalde und nördlich Berlin noch im April und Mai 1945 zum Einsatz. Nach der ersten Behelfslösung mit Panzer-Fahrgestellen ging also die Entwicklung über die sogen. 'Geschütz-Wagen' bis zu den 'Waffenträgern', ohne jedoch zu einem abgeschlossenen Ergebnis zu kommen.

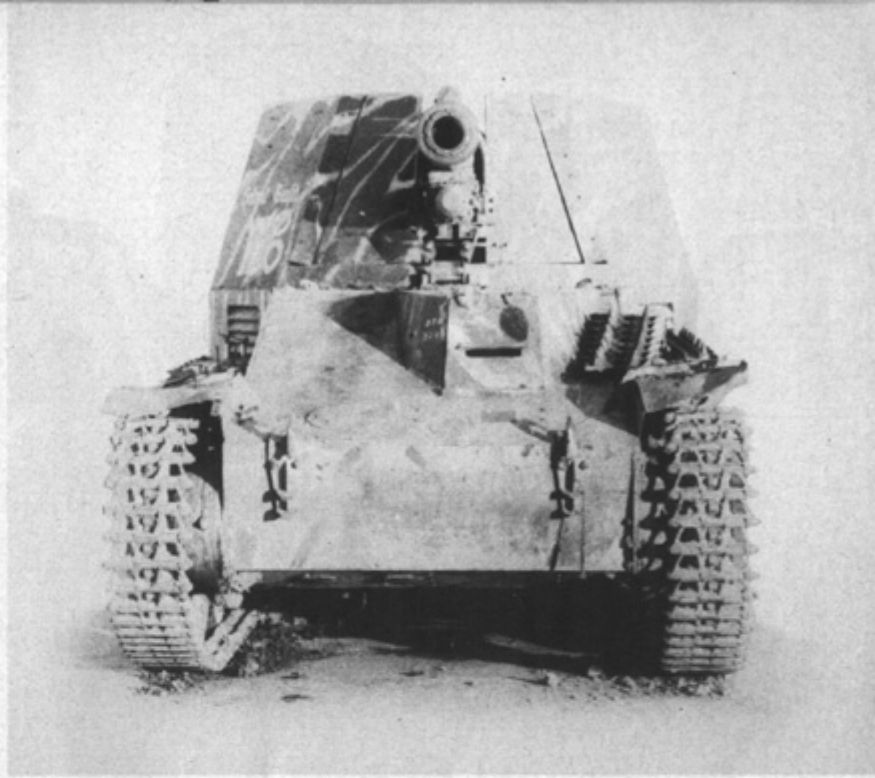
Während in diesem Band die Artillerie-Selbstfahrlafetten mit Kalibern von 10,5 cm – vordringlich die "Wespe" – gezeigt werden, folgen in einem späteren die mit Kalibern um 15 cm – hierbei insbesondere die "Hummel".

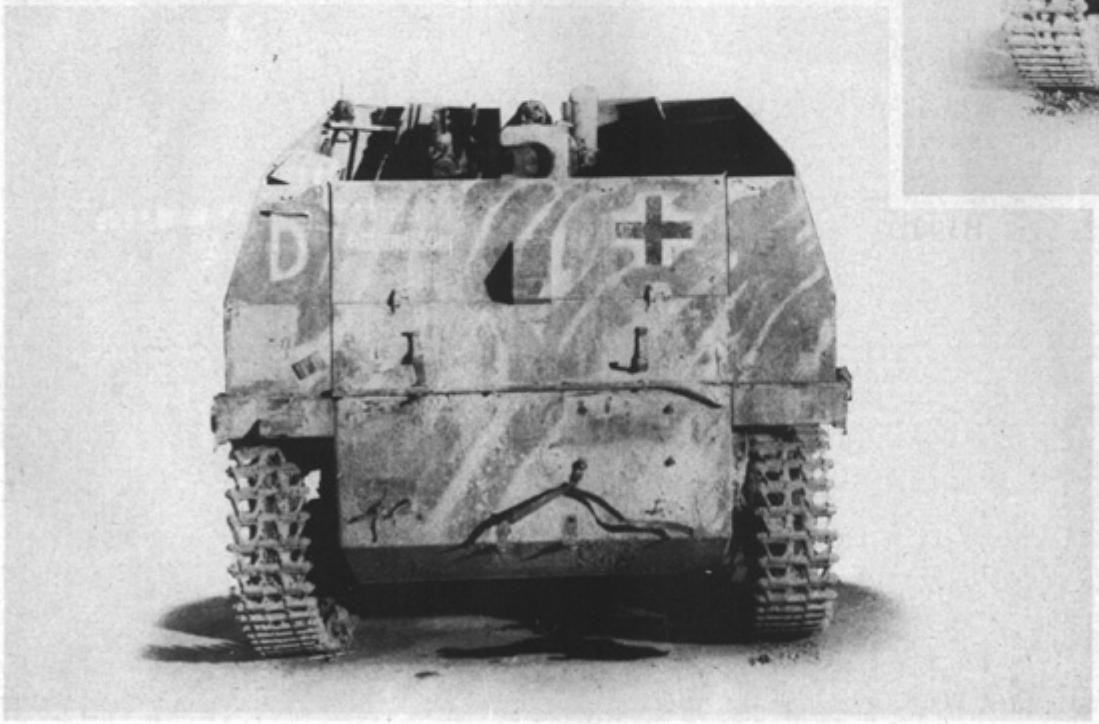
Daneben entstand – ebenfalls als Zwischenlösung – die "Hummel". Es war eine schwere Feldhaubitze (Kaliber 15 cm) auf dem Geschützwagen III/IV. Sie ist bereits im Band 3 dieser Reihe vorgestellt worden – ein weiterer wird folgen.

WESPE

Sonder-Kraftfahrzeug 124

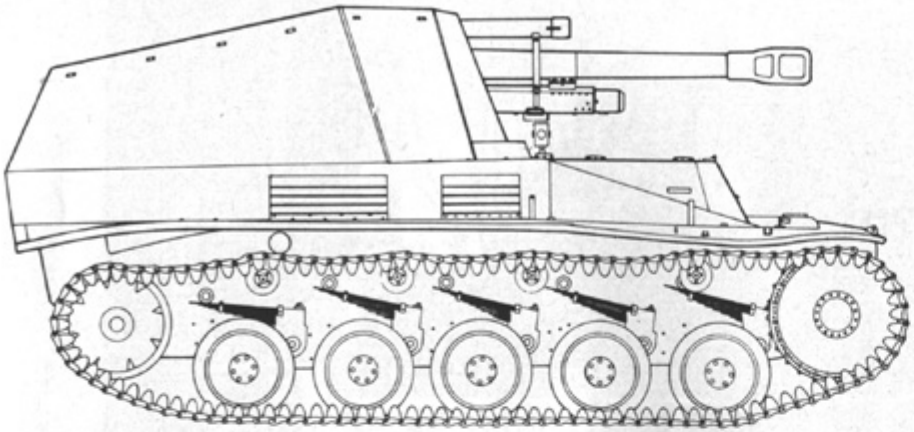
Bis zur Frontreife absetzbarer, vollgepanzerter leichter Feldhaubitzen auf kräftigen Kettenfahrgestellen war die "Wespe" nur als Zwischenlösung geplant. Da es jedoch hierzu im Kriege nicht mehr kam, blieb die "Wespe" von 1942 bis Kriegsende im Einsatz. Bis 1944, ihrem Produktionsende, wurden von ihr 682 Stück gebaut.





1944 standen im Westen vor der Invasion neun leichte Panzerhaubitz-Abteilungen. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Straße betrug 40 km/h, für ein so veraltetes Fahrgestell noch eine befriedigende Leistung. (1 x BA)

24,5
Hafrypfl b 9.9.44
Austrich [illegible] Y.W.W. Gastell 9.9.46
Zum R A W am 9.8.46



Oben:
Typisch sind die viertelelliptische Federung und der rückwärts abgeschrägte Kampfraum hoch über dem wassergekühlten 6-Zylinder-Motor. Vorn schützt der Kampfraum bis zur Schulter, hinten nur bis zur Hüfte.

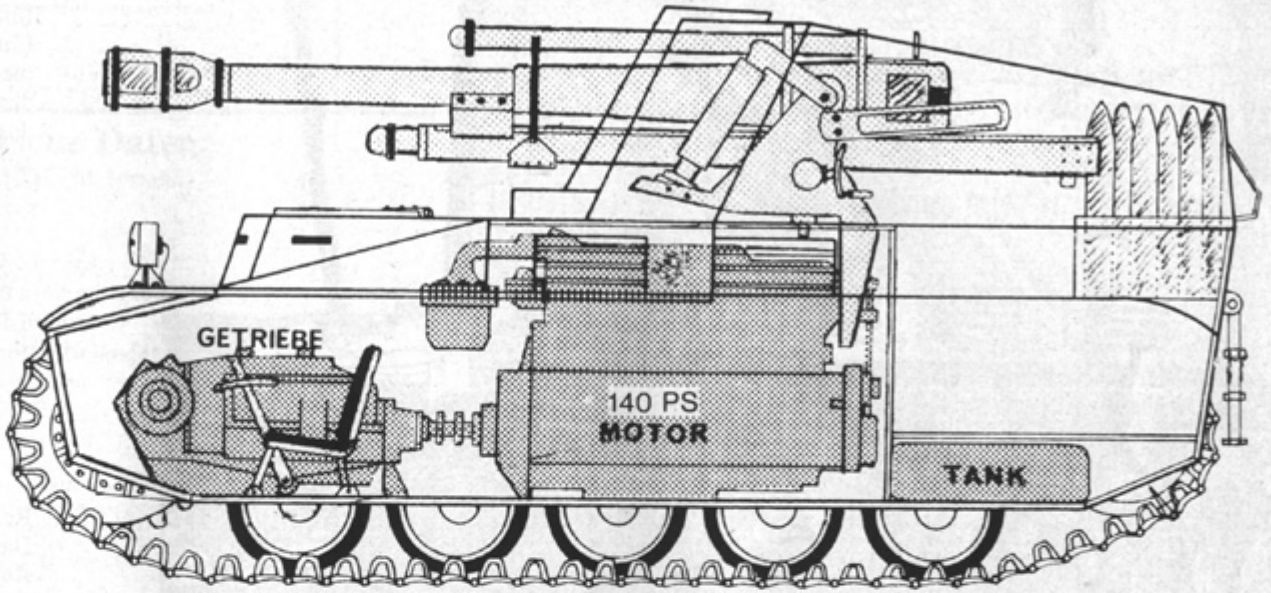
Rechts:
Das Rohr der IFH mit Rohrwiege und Luftvorholer lief durch einen einfachen Schlitz in der abgeschrägten Frontplatte, war aber so nach hinten versetzt, daß der Fahrerraum unverändert bleiben konnte, hier: der Fahrer mit eingeschaltetem Bordfunk marschbereit.
Jedes Geschütz hatte ein Tarnnetz – zumeist über das Rohr gezurrt. Wie an der Mützenkokarde des Fahrers erkennbar, gehört diese "Wespe" zu einer Batterie der Waffen-SS. (BA)

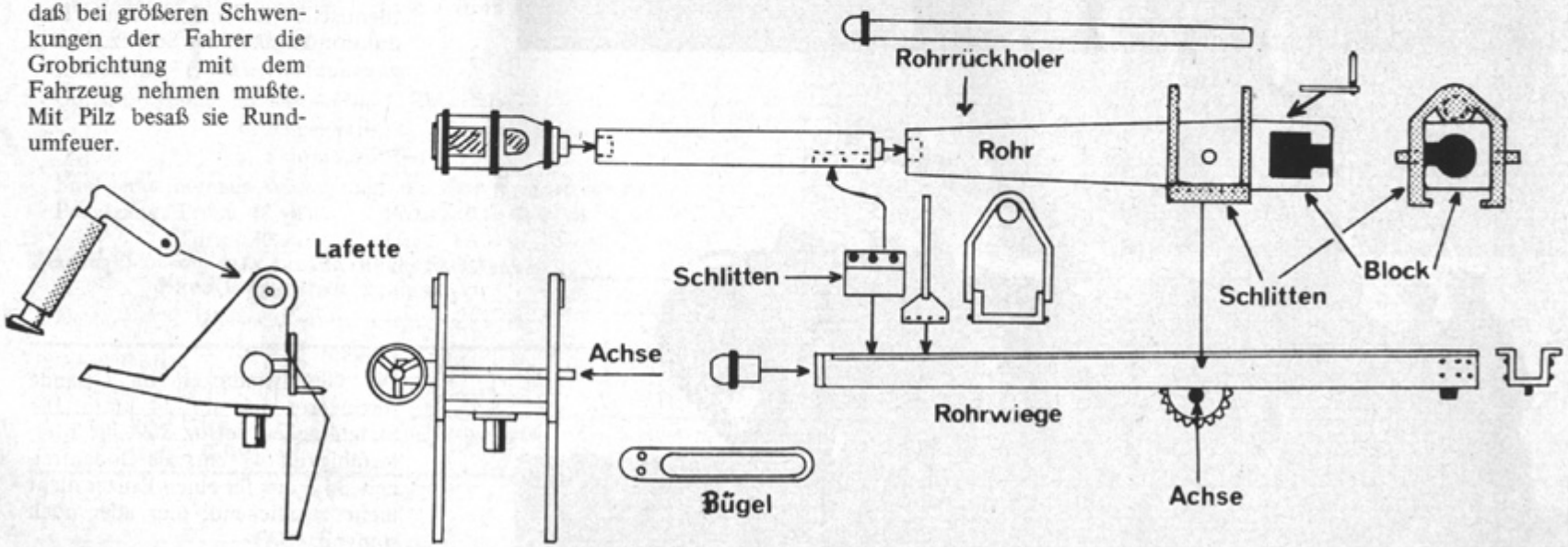
Linke Seite:
Die Verladung der Batterie ist beendet, der Zugteil mit dem Troß angehängt. Kontrollierend geht der Transportführer den Zug ab, die Soldaten markieren Eifer und warten prüfend Kritik ab. Die Aufbauten sind mit Planen abgedeckt. (BA)

Diese "Wespe" befindet sich 1944 auf einem Verlegungsmarsch durch Beauvais (Frankreich) in Richtung Paris. Die Bedienung besteht aus Geschützführer, Fahrer und drei Kanonieren. Der Kampfraum hat in der Regel keinen Wetterschutz nach oben, für die Männer im Winter sehr unangenehm. (BA)

Rechts:
Bei Höhen von 2,30 bis 3,00 Meter war das Geschütz im Gelände sehr kopflastig, was von Fahrer und Geschützführer viel Können verlangte. Der Tank faßte 200 l; der Motor machte 2600 U/min. Das Geschütz war schwer zu tarnen, dafür aber sehr beweglich und unter Splitterschutz.

Unten:
Die 10,5-cm-Feldhaubitze von Rheinmetall-Borsig, hier: die wichtigsten Funktionsteile, hatte zwar ein Höhenrichtfeld von 42°, aber anfangs nur ein Seitenrichtfeld von ∓ 20°, so daß bei größeren Schwenkungen der Fahrer die Grobrichtung mit dem Fahrzeug nehmen mußte. Mit Pilz besaß sie Rundumfeuer.





Links:
Eine "Wespe" auf dem Kriegsschauplatz Nordafrika (s. Tropenhelm des Soldaten)? Es ist nicht bekannt, daß diese Geschütze dort jemals zum Einsatz gelangten.

Rechte Seite:
Das Datenblatt des "Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion" aus dem Jahre 1944 gibt authentische Auskunft über alle Produktionsangaben des Sd.Kfz. 124.

Links:
Die Geschwindigkeit im Gelände verringerte sich auf 24 km/h. Die Steigfähigkeit betrug 30°, die Kletterfähigkeit 42 cm, die Bodenfreiheit 34,5 cm, für einen Panzer nicht mehr ausreichend, hier aber noch sinnvoll. (BA)

Stoff-gliederung	Geheime Kommandosache!	Blatt
21	le FH 18/2 auf Fgst. Pz Kpfw II (Sf) (Sd. Kfz. 124)	G 365

Dringl.-St.: –

Technische Daten:

Gesamtgewicht des Fahrzeuges (Gefechtsgewicht) 11 t

Motor HL 62 TR 140 PS

Höchstgeschwindigkeit 40 km/Std.

Mitgeführte Kraftstoffmenge 200 l (einschl. Reservetank)

Fahrbereich mit einer Kraftstoff-Füllung:

Straße 220 km; mittl. Gelände 150 km

Grabenüberschreitfähigkeit 1,70 m

Besatzung Fahrer + 1 + 3

Länge 4,81 m, Breite 2,28 m

Höhe mit Aufbau 2,30 m

Bordmunition 32 Schuß F. le. F.H. 18

Bestückung: a) ~~Turmwaffen~~ 1 le. F.H. 18 M

b) ~~Bugwaffen~~

Abfeuerung : Handabfeuerung

Optisches Gerät: a) ~~Turmoptik~~ Rbl. F 36

b) ~~Kugeloptik~~

c) Fahreroptik

Funkgerät (normale Ausstattung) Fu. Spr. F., Bordspr. Anl.

Panzerung: Front 18 mm Seite 15 mm

Turm 10 mm Dach 15 mm

Geschütz: Schichau, Elbing. Krupp, Markstaedt. Henschel, Hamburg

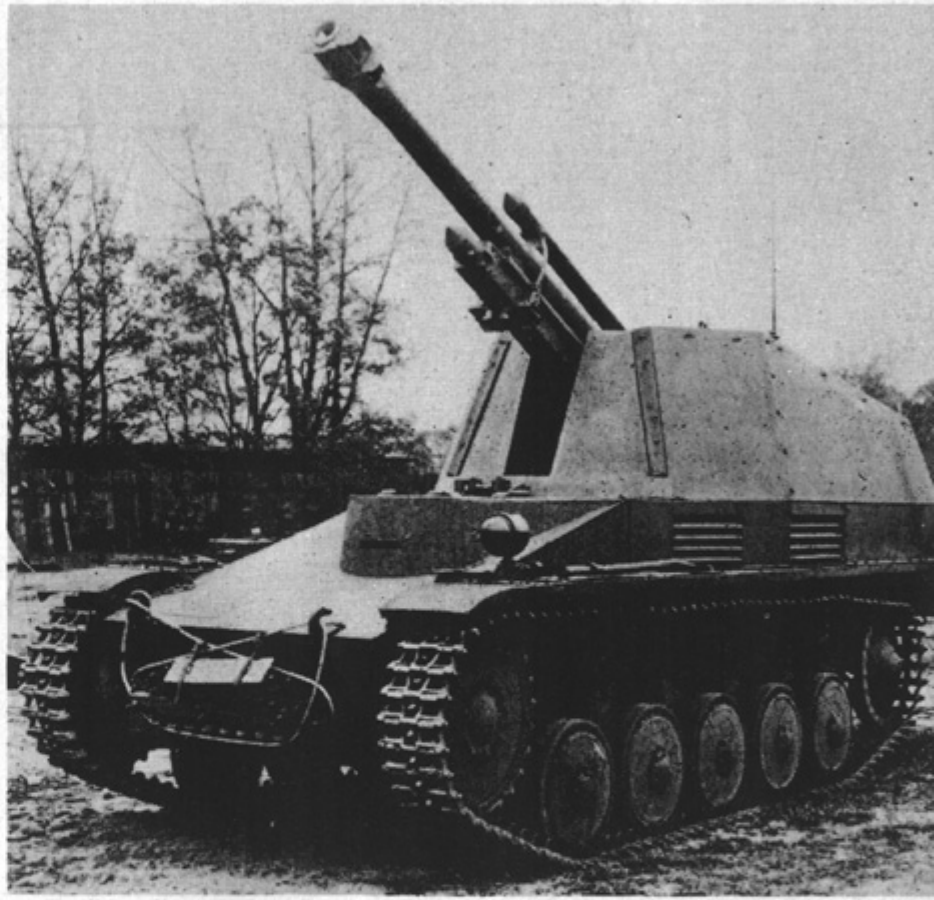
Kette 108 Glieder, Kettengewicht 385 kg

Ni	Kautschuk (Reifen usw.)	

Rohstoffbedarf f. 1 Stck. i. kg	Fe	Mo	Cr	W	Mg	Sn	Cu	Al	Pb	Zn

Preis RM Kfz 49228,– Waffe 16400,–	Durchschn. Fertigungszeit ~12 Monate	Arbeitsstunden

Fertigungsfirmen: Fertigung eingestellt.



Das Höhenrichtfeld der "Wespe" betrug 42°-, das Seitenrichtfeld 40. Die Feuerhöhe war 1,94 m.

Bereitstellung am Stadtrand, November 1944 im Westen.
Den Namen "Wespe" erhielt das Geschütz inoffiziell 1942 bei der Auslieferung an die Truppe; die Artillerie auf Selbstfahrlafette sollte Insektennamen tragen. Januar 1944 verbot Hitler den Namen, und es blieb bei Sd.Kfz. 124. (BA)

Oben:
Der Bug zeigt, daß der Turm des veralteten Panzer II von Alkett durch einen einfachen Aufbau in Kastenform, hinten und oben offen, ersetzt war. Der Ersatzkettenteil vorn dient zugleich als Schutz. Rechts verlädt die Nachbar-Batterie. (BA)

Oben rechts:
Die Besatzung bestand aus fünf Solaten; im Panzer II befanden sich nur drei. Die drei Kanoniere waren auch als Funker und Kraftfahrer ausgebildet.

Rechts:
Bei einem Bodendruck von lediglich 0,82 kg/cm^2 konnte das Geschütz 92 cm tief waten und Gräben von 1,70 m Breite überschreiten. Mit 14,75 PS/t lag das Leistungsgewicht ziemlich hoch.
Bei FAMO, Warschau, spezialisiert auf Umbauten, wurden bis August 1944 682 "Wespen" hergestellt. (BA)

Oben:
Der Munitions-Panzer II, Schwesterfahrzeug der "Wespe", trägt 90 Schuß, weil er statt der Haubitze vermehrt Munitionsgestelle hat. Da die "Wespe" wegen ihrer starken Bedienung nur 32 Schuß mitführt, ist er mit zwei Stück je Batterie ihr ständiger Begleiter. Mit eigenen Mitteln kann er mit einer Haubitze umgerüstet werden.

Links:
Mit freigemachtem MG und Geschütz fährt das Geschütz in die vom Richtkreis II vorbereitete Feuerstellung. (BA)

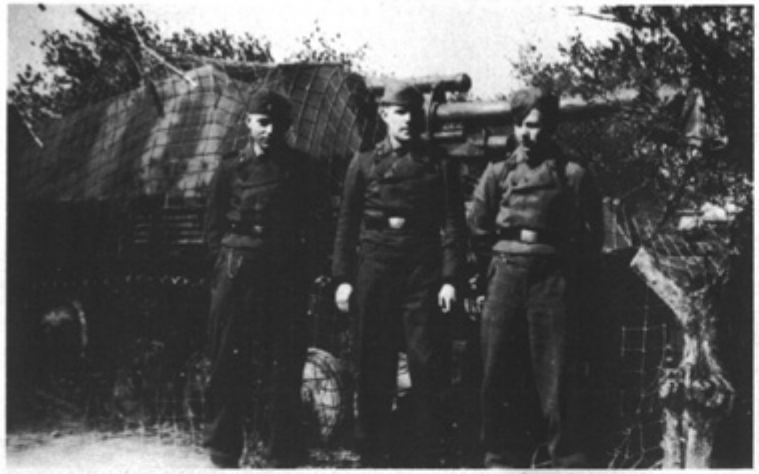
Rechte Seite:
Beim Vorfahren zur Feuerstellung durchwatet die Pz-Haub-Batterie die seichte Furt eines Flusses. (BA)

Oben: Fahrt im Staub der Steppe Südrußlands.
Rechte Seite: Die "Wespe" ist feuerbereit. Mit der kommandierten "Aufsatz-Entfernung" wird die befohlene Erhöhung eingenommen, der das Feuerkommando folgt. (2 x BA)

Oben:
Eine "Wespe" des Panzer-Artillerie-Regiments 76 (6. Pz.Div.) vor der Operation "Zitadelle".

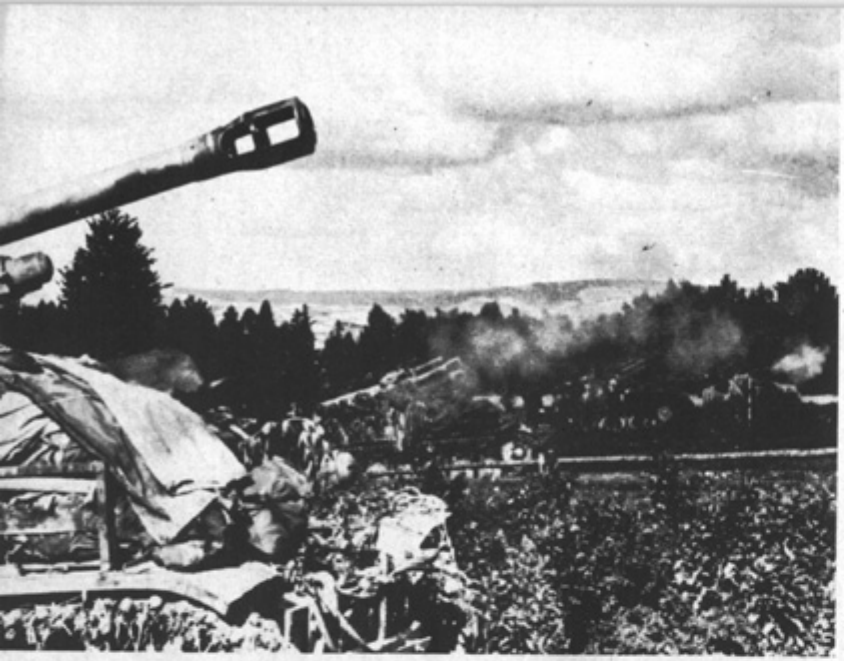
Oben links:
Zwischen den Feuerschlägen kommt es zu Feuerpausen. Leere Geschoßkörbe und Kartuschkästen liegen herum und die Bereitschaftsmunition am Geschütz. (BA)

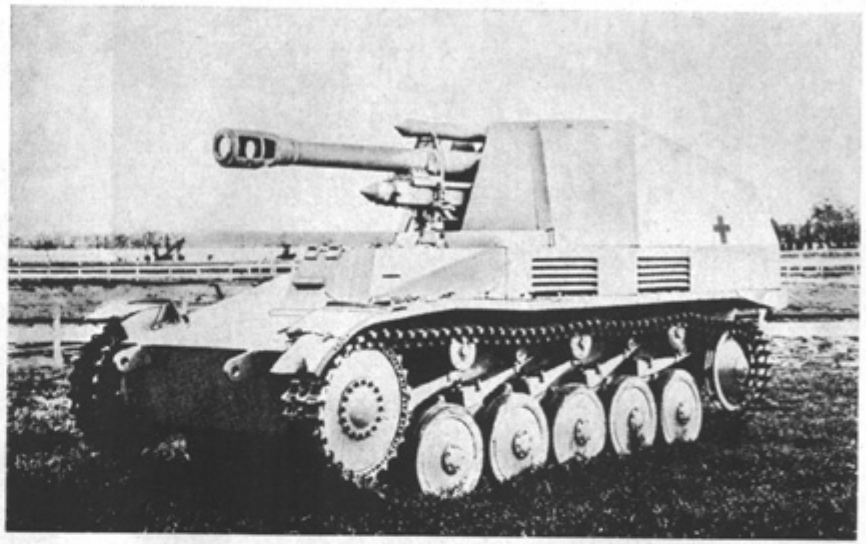
Links:
Eine "Wespe" der I./SS-PzArtRgt 5 "Wiking" rollt im Sommer 1942 im Kaukasus vorbei an einem abgeschossenen T 34 nach vorn. Obwohl das Geschütz nur ein Umbau aus einem alten Panzer und sein Laufwerk überlastet war, hatte es ansehnliche Erfolge und gehörte zur Spitzengruppe der Artillerie-Selbstfahrlafette.



Oben:
"Wespen" der I./SS-PzArtRgt 9 (SS-Pz.Div. "Hohenstaufen"), Sommer 1944 vor der Invasion im Biwak. Die Division war erst 1943 als PzGrenDiv aufgestellt und schon ein Jahr später umgegliedert worden. Auf dem Foto ist gut erkennbar, wie das Tarnnetz genutzt wurde. Besser wäre jedoch noch ein zusätzliches Anbringen von Buschwerk gewesen. (M)

Rechts:
Trotz weiterer Typenangebote blieb die "Wespe" eine zuverlässige und erprobte Waffe, die über drei Jahre lang auf allen Kriegsschauplätzen gute Dienste leistete.
Die Panzer-Divisionen des Heeres und der Waffen-SS besaßen in ihren 38 leichten PzHaubAbt mindestens 76 lFH-Batterien mit "Wespen", mit den PzBrig und Sonder-Einheiten höchstens 85 Batterien. Als Panzer-Begleitartillerie geplant, blieb die "Wespe" das bekannteste und wichtigste Artillerie-Kraftfahrzeug, obwohl es erst während des Krieges durch Improvisation konstruiert wurde.
Die Artillerie der Wehrmacht hat echte "Panzer-Haubitzen" unter vollem Panzerschutz niemals besessen. Im Gegensatz zur erfolgreichen Panzerproduktion war unter den Kriegsverhältnissen hier keine endgültige technische Lösung erreichbar. (BA)



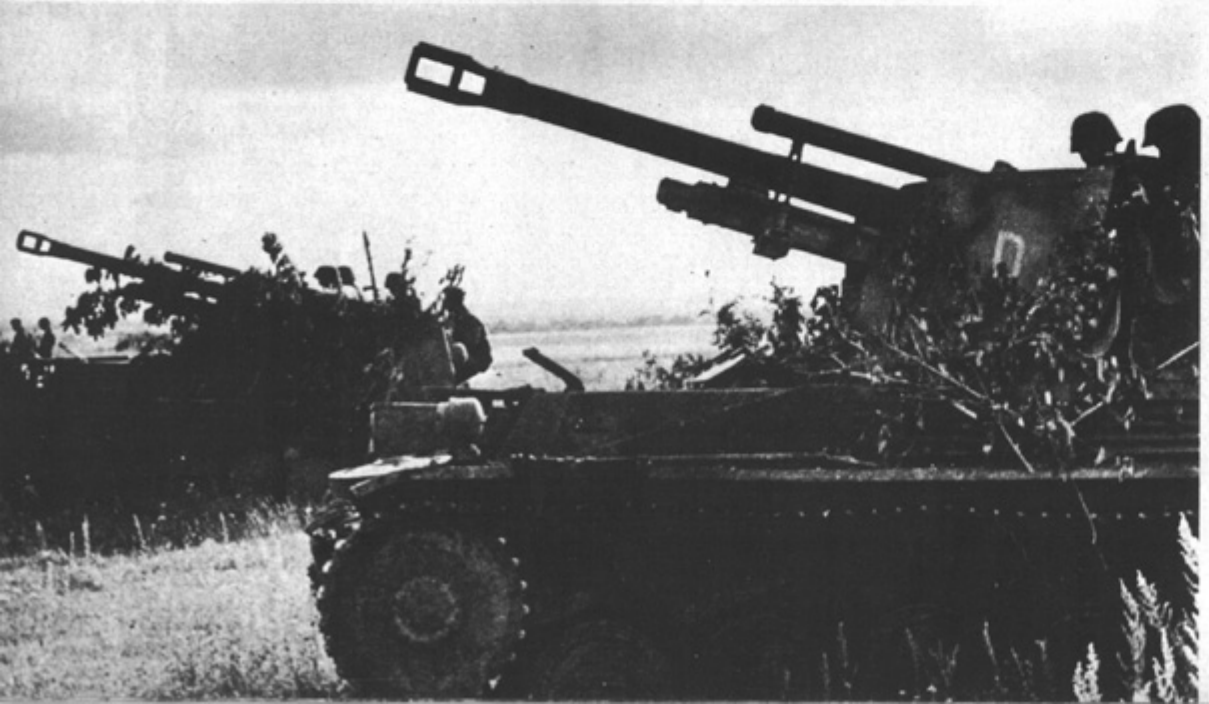


Oben:
Das Geschoßgewicht ihrer Grananten betrug 14,81 kg. Sie konnten mit sechs verschiedenen Ladungen verschossen werden.

Links oben:
Nach dem Zusammenbruch Rumäniens am 24. 8. 1944 konnte die 8. Armee am Rande der siebenbürgischen Karpaten die Front wieder stabilisieren. In überschlagendem Einsatz überwachen leicht Panzerhaubitz-Batterien der unterstellten PzDiv die Rückmarschstraßen in den Hoch-Karpaten südlich Kronstadt, eine ideale Aufgabe für diese Geschütze.

Links:
Batterie "Wespen" einer der acht in Ostpreußen 1945 eingesetzten leichten PzHaubAbteilungen in Erwartung des Kommandos: "Achtung – Feuer!"

Eine Sf-Batterie des PzArtRgt "Großdeutschland" rollt am 5. 7. 1943 im Raum südlich Obojan in Stellung zum Angriff "Zitadelle" nach Norden.



Oben:
Eine "Wespe" mit Kettenschaden, erbeutet von Amerikanern im April 1945 an der Westfront.

Oben links:
Der Feuerschein der nächtlichen Abschüsse einer Batterie "Wespen" läßt die Silhouette des Geschützes und seiner Bedienung typisch hervortreten. (BA)

Links:
Eine Batterie "Wespen" der I./PzArtRgt 92 der 20. PzDiv beim Angriff der 9. Armee nach Süden im Rahmen der Operation "Zitadelle" Anfang Juli 1943. Sie steht in Feuerstellung bei Gnilez, nördlich Kursk, wo die PzArt eine besondere Bewährung erlebte.

Nach mehr als 10.000 Schuß werden die Rohre der "Wespen" ausgetauscht. Von einem Zgkw 8 t werden die Rohre mit Wiege und Luftvorholer, d. h. als Oberlafette, von dem Waffenmeister-Trupp durch Kran übernommen und genau eingeschoben, wie hier 1944 in Italien. (BA)

Links:
Eine Batterie "Wespen" mit weißem Winteranstrich in Feuerstellung im Schnee.

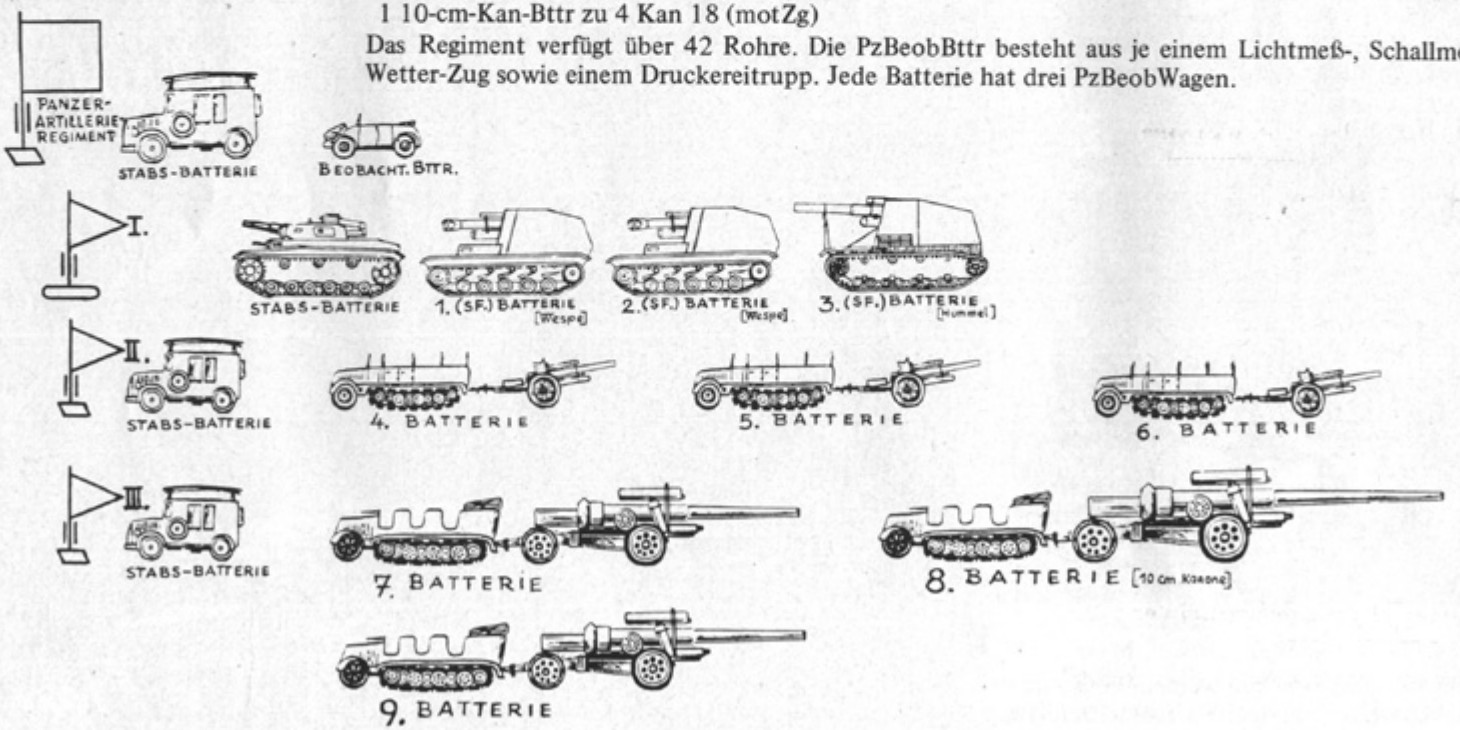
Unten:
Das Panzer-Artillerie-Regiment (1944) besaß ein vielfältiges Profil:

I. Abteilung: PzHaubAbt mit 2 l PzHaub-Battr zu je 6 lFH 18/2 (Wespe (Sfl)
1 s PzHaub-Battr zu 6 sFH 18/1 Hummel (Sfl)

II. Abteilung: 1 HaubAbt mit 2 l Haub-Bttr zu je 6 lFH 18 (motZg) oder
3 l Haub-Bttr zu je 4 lFH 18 (motZg)

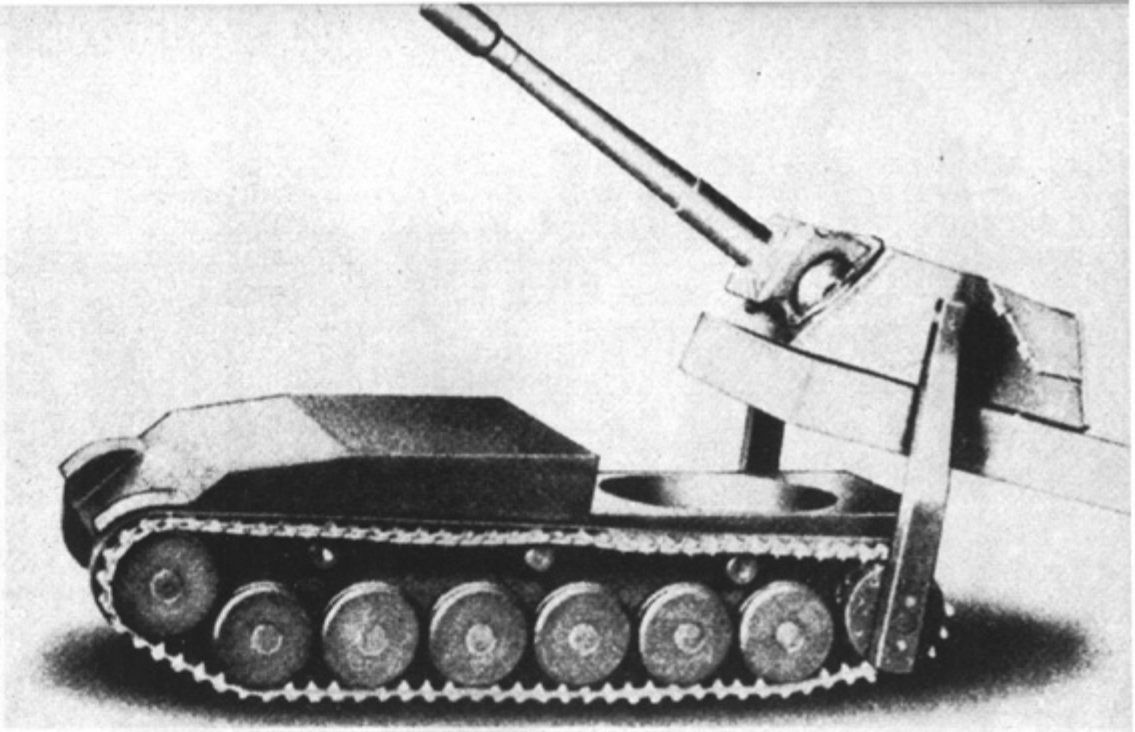
III. Abteilung: s HaubAbt gemischt mit 2 sHaub-Bttr zu je 4 sFH 18 (motZg)
1 10-cm-Kan-Bttr zu 4 Kan 18 (motZg)

Das Regiment verfügt über 42 Rohre. Die PzBeobBttr besteht aus je einem Lichtmeß-, Schallmeß- und Wetter-Zug sowie einem Druckereitrupp. Jede Batterie hat drei PzBeobWagen.



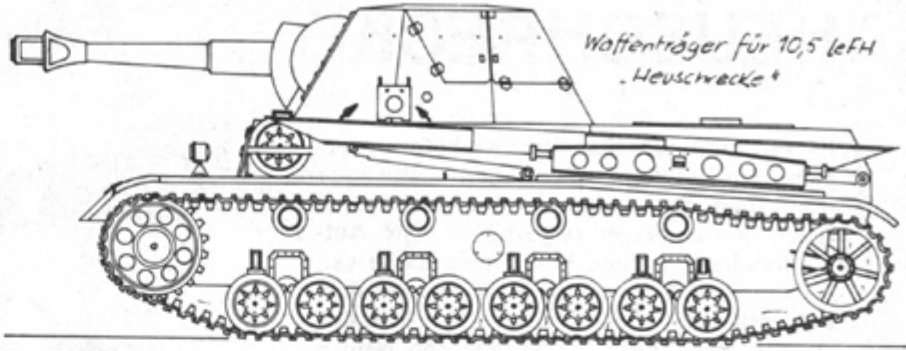
HEUSCHRECKE

Es war immer der Plan, die Geschütze der gepanzerten Artillerie unter vollen – also auch nach oben und hinten – Panzerschutz zu geben und absetzbar zu gestalten. Nach Auftragserteilung stellten hierzu eine Reihe von Firmen Modelle vor. Das von Krupp auf dem Fahrgestell des Kampfpanzers IV erwies sich als das gelungenste. Es erhielt den Namen "Heuschrecke". Da aber die Fahrgestelle noch dringender für Sturmgeschütze, Flakpanzer u. a. benötigt wurden, entstanden von ihm nur wenige Stücke.
Hierdurch erhielt die ursprünglich nur als Zwischenlösung gebaute "Wespe" für die deutsche gepanzerte Artillerie ein besonderes Gewicht.
Versuche, auch die 10-cm-Kanone 18 der III. Abteilung der Panzer-Artillerie-Regimenter ebenfalls auf Selbstfahrlafetten zu bringen, versackten schon bei den ersten Erprobungen.



Rechts oben:
Krupp-Modell eines um ein Laufrad verlängertes Pz II-Fahrgestell zur Ablastung der leichten Panzer-Haubitze.

Rechts: le FH 18/1 SF GW IV b Sdkfz 165/1
~~Krupp schuf zwei verschiedene "Heuschrekken".~~ Hier ist die mit dem verkürzten Fahrgestell des Kampfpanzers IV (drei statt vier Rollenwagen bzw sechs statt acht Laufrollen). Es erhielt die Bezeichnung IV b.

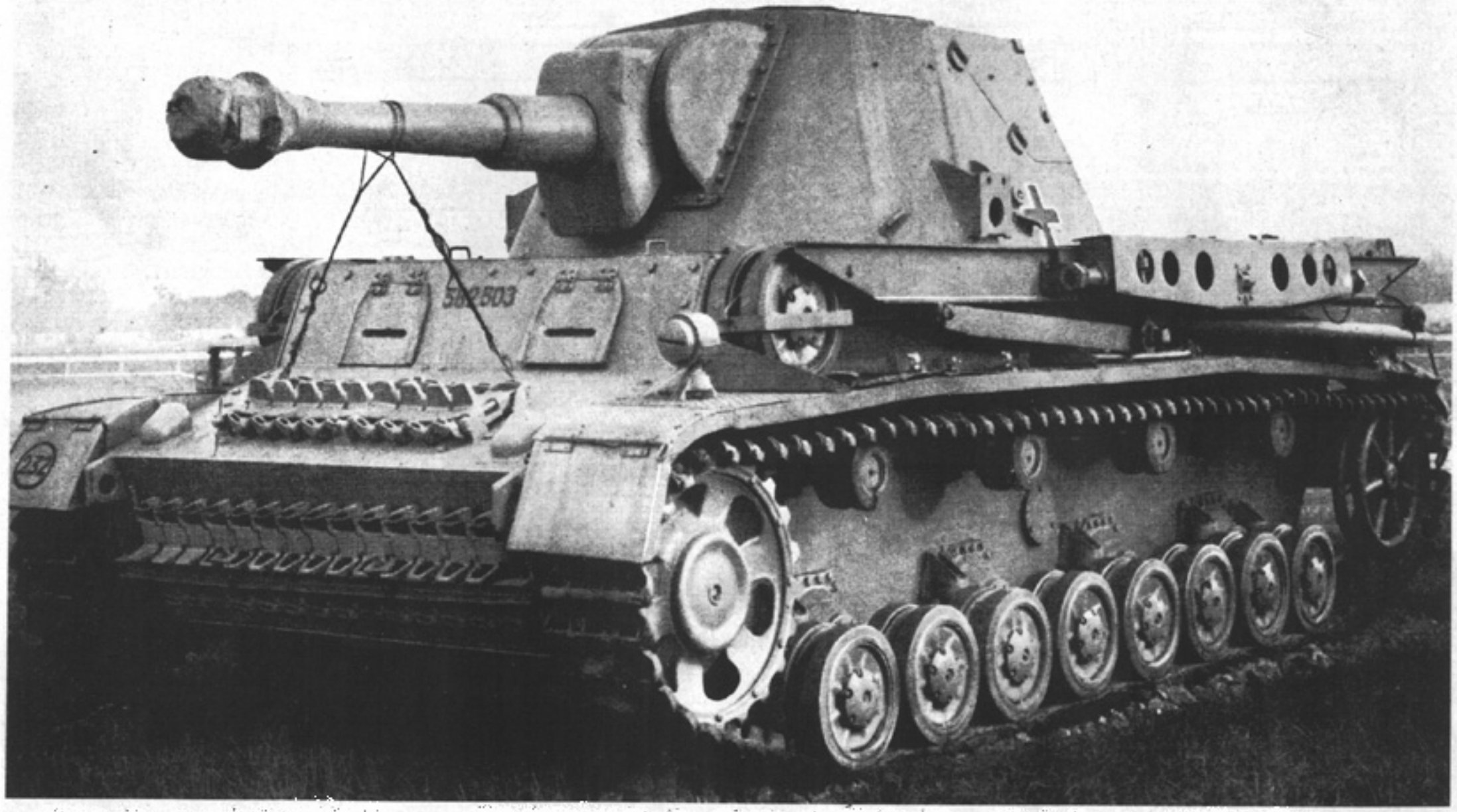


Stille Heuschrecke - Sammelbegriff für alle Stille-Fahrzeuge von Krupp
Skorpion - Sammelbegriff für Fahrzeuge von Rheinmetall

Heuschrecke
Oben: Stille Typ 10 10,5cm lFH 43
Die andere "~~Heuschreeke~~" befand sich auf dem Geschützwagen III/IV, erkennbar an den acht Laufrollen des Fahrgestells. Wie an den Schwingarmen zu sehen, konnten bei diesem Modell Turm und Geschütz abgesetzt werden. Dieses Kampffahrzeug wurde auch "Heuschrecke 10" genannt.

Oben links:
Von ihm gibt es auch dieses weitere Foto. Dieses Geschütz war nicht absetzbar, der Turm aber drehbar. le FH 18/1 SF GW III b Sdkfz 165/1

Heuschrecke
Links: Stille Typ 10 - 10,5cm LFH 43
Hier ein Foto der "~~Heuschrecke 10~~" mit den vier Rollenwagen. Von beiden Typen wurden aber nur acht Exemplare gebaut.



Die Vorteile dieser leichten 10,5-cm-Feldhaubitze waren ihre Vollpanzerung, Drehbarkeit des Turmes und die Möglichkeit des Ablastens. Sie konnte daher mehr als die heutige Panzer-Artillerie.

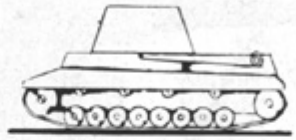
Marschstellung

Anheben

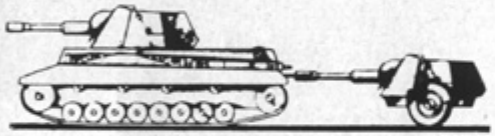
Herumschwenken

Absetzen

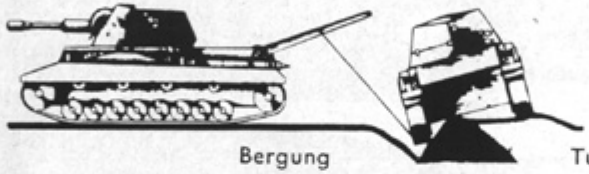
Feuerstellung



Munitionsträger



Turm auf Protze

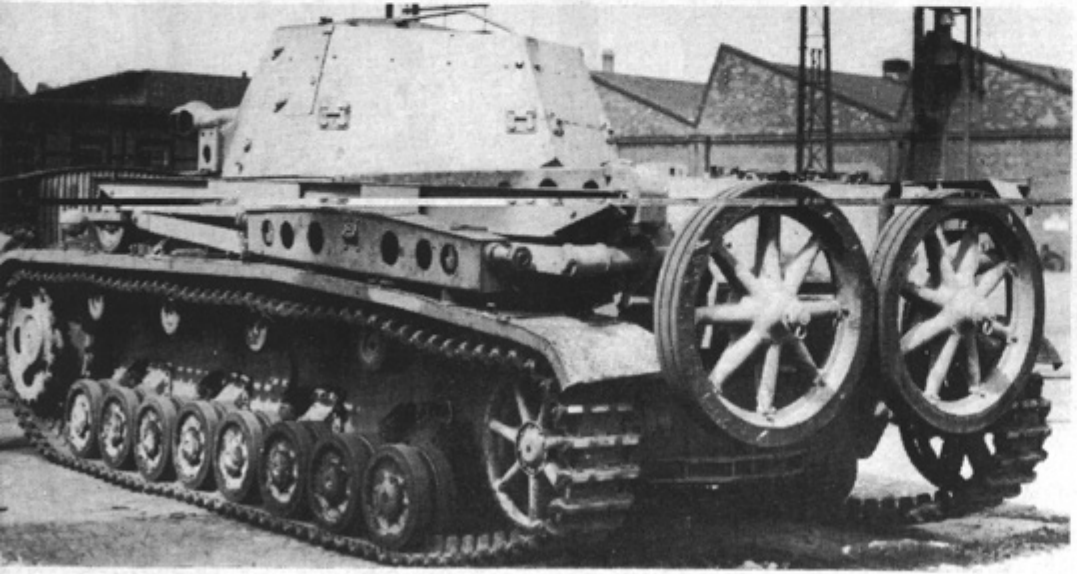


Bergung

Turmprotze von rückw.

Das Waffensystem "Heuschrecke" und der Vorgang beim Ablasten des Turmes.

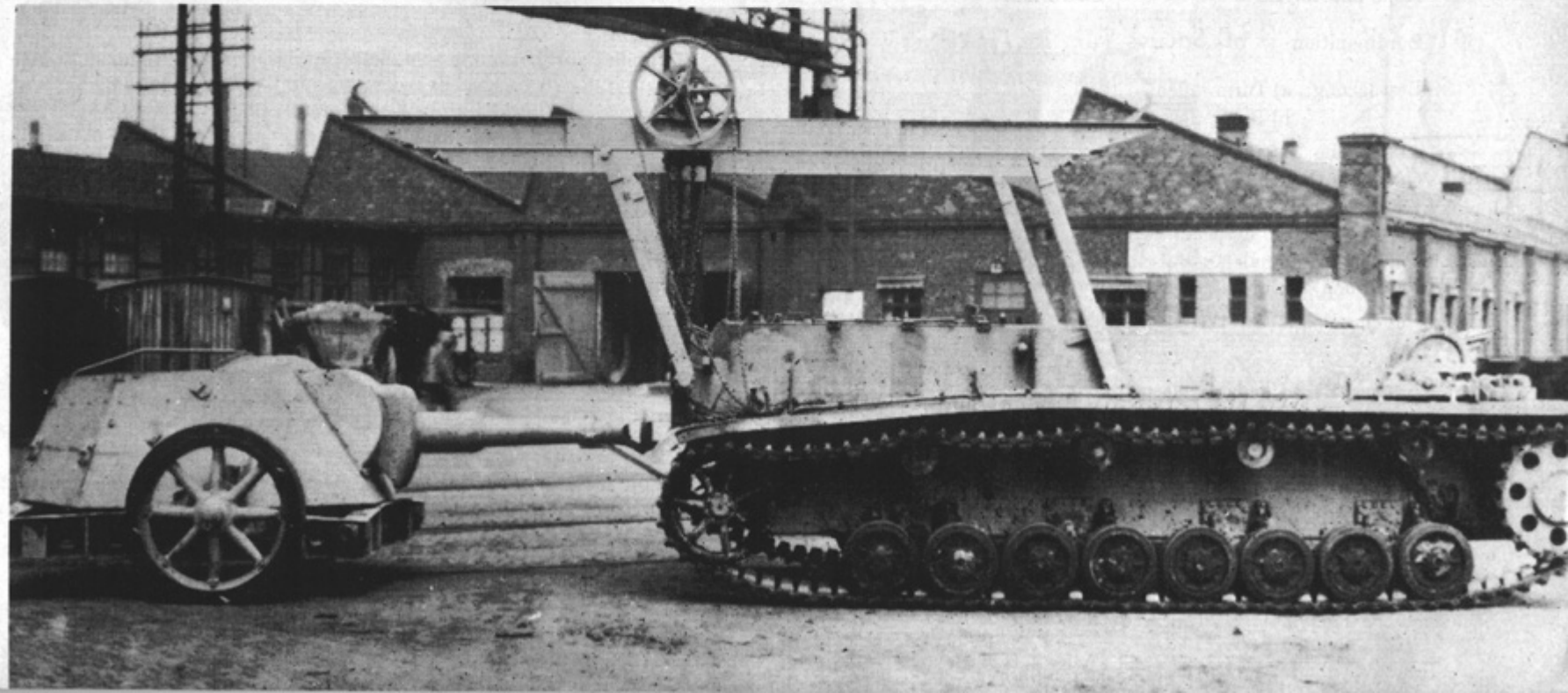
Links unten:
Eine "Heuschrecke" von rückwärts. Die beiden großen Räder am Heck gehören zur Protze (siehe rechte Seite unten).



Rechte Seite:

Auf dieser Seite ist erkennbar, daß das Absetzgestänge an der endgültigen Konstruktion etwas anders aussieht als auf der vereinfachten Zeichnung links oben. Einfach war der Vorgang sicher nicht und wohl im Verhältnis zum Nutzen auch zu aufwendig. Alle neuen gepanzerten Geschütze sind daher von dieser Forderung abgegangen.

Das obere Foto zeigt den Absetzvorgang mit abgehobenem Turm; unten befindet sich der nun nochmals gedrehte Turm auf der Protze in Marschstellung.



Stoff-gliederung	Geheime Kommandosache!	Blatt
21	le.F.H.18/1 (SF)/GW IV b (Sd. Kfz. 165/1)	G 361

Dringl.-St.:

Technische Daten:

Gesamtgewicht des Fahrzeuges (Gefechtsgewicht) 17 t

Motor Hl 66 PS 188

Höchstgeschwindigkeit 45 km/Std.

Mitgeführte Kraftstoffmenge 410 l (einschl. Reservetank)

Fahrbereich mit einer Kraftstoff-Füllung:

Straße 250 km; mittl. Gelände 150 km

Grabenüberschreitfähigkeit 2,1 m

Besatzung Fahrer +1+3

Länge 5900 mm, Breite 2870 mm

Höhe mit Aufbau 2250 mm

Bordmunition 60 Schuss für le FH 18

Bestückung: a) Turmwaffen le FH 18/1

b) Bugwaffen ÷

Abfeuerung Handabfeuerung

Optisches Gerät: a) Turmoptik Rbl. F 36 u. Sf. ZF

b) ~~Kugeloptik~~

c) ~~Fahreroptik~~

Funkgerät (normale Ausstattung) Fu. Spr. Ger. F u. Bord-Spr. Ger.

Panzerung: Front 20 mm Seite 15 mm

Turm 20/14,5 mm Dach ÷

Kette 99 Glieder, Kettengewicht 450 kg

Ni	Kautschuk	
	116,3	

Rohstoffbedarf	Fe	Mo	Cr	W	Mg	Sn	Cu	Al	Pb	Zn
f. 1 Stck. i. kg	33t				0,15	1,2	135,1	238	33,3	36,4

Preis RM Kfz 103468,- Kasse 16400,-

Durchschn. Fertigungszeit 12 Monate

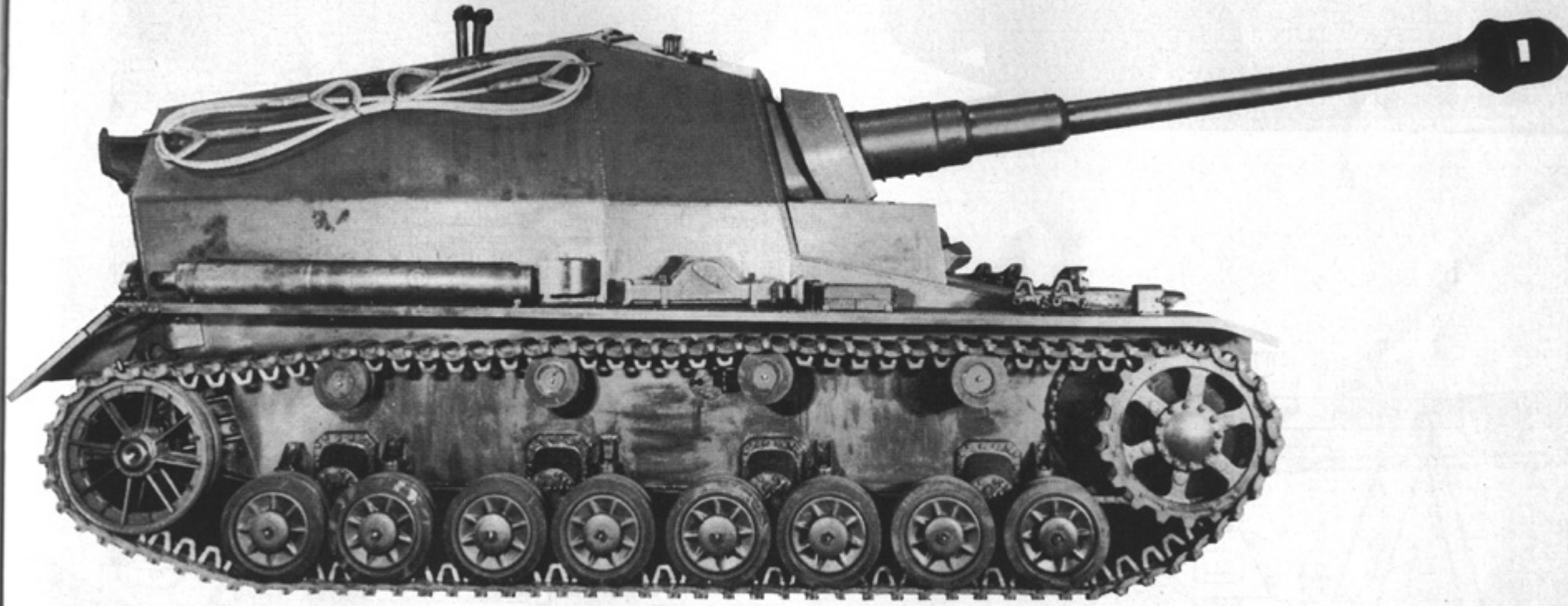
Arbeitsstunden

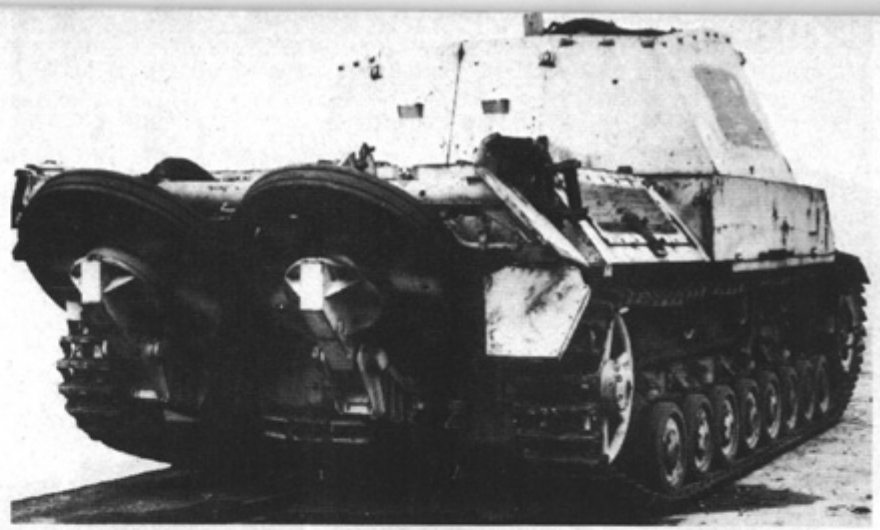
Fertigungsfirmen:

Oben:
Parallel zur Fertigung von Selbstfahrlafetten für die leichte Feldhaubitze gab es eine Entwicklung, die 10,5-cm-Kanone 18, ebenfalls auf Fahrgestelle des Kampfpanzers IV zu setzen. Auch hierfür war Krupp zuständig.

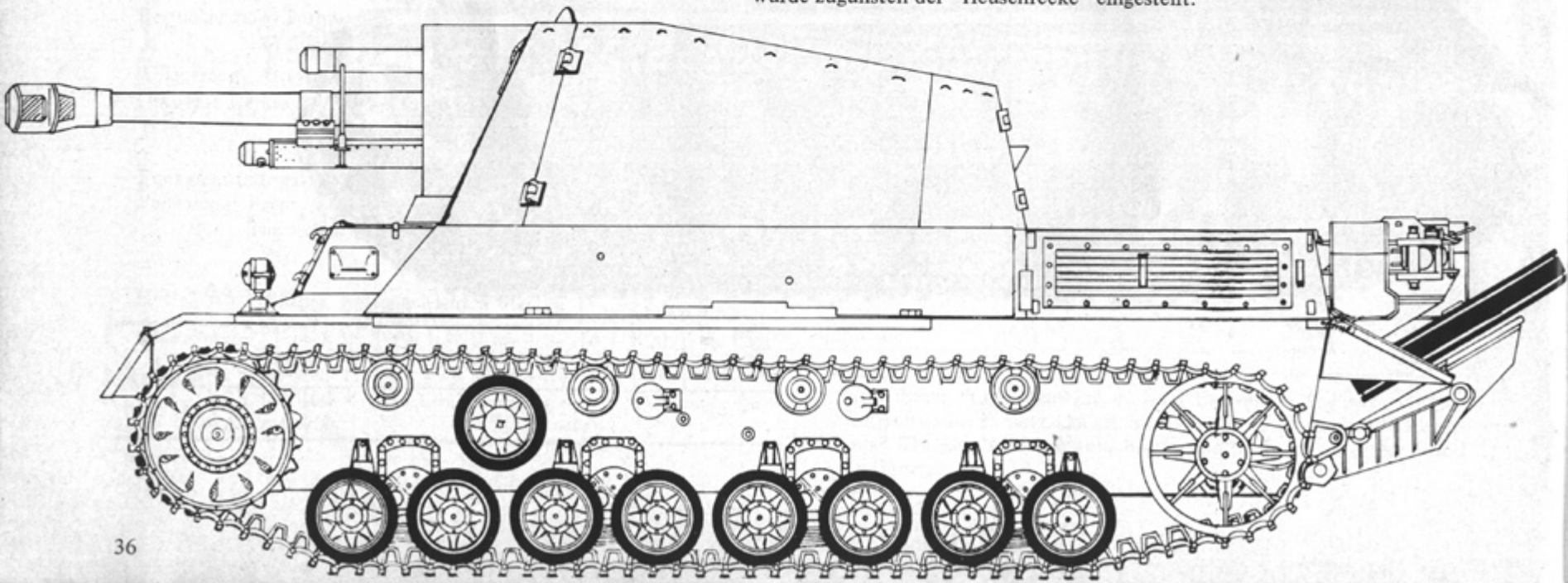
Links:
Die Umstellung auf die Fahrgestelle III bzw IV b ergaben, daß die Fahrgestelle anderthalb bis doppelt so schwer, länger und teurer waren. Nur der Fahrbereich und die Munitions-Ausstattung zeigten sich fast doppel so groß.

Rechte Seite:
Von dieser Produktion gab es zwei Exemplare, die sogar an der Ostfront zum Einsatz kamen. Sie erhielt dort die Landser-Bezeichnung "Dicker Max". Weitere Bilder sind im Band 60 dieser Reihe zu finden.





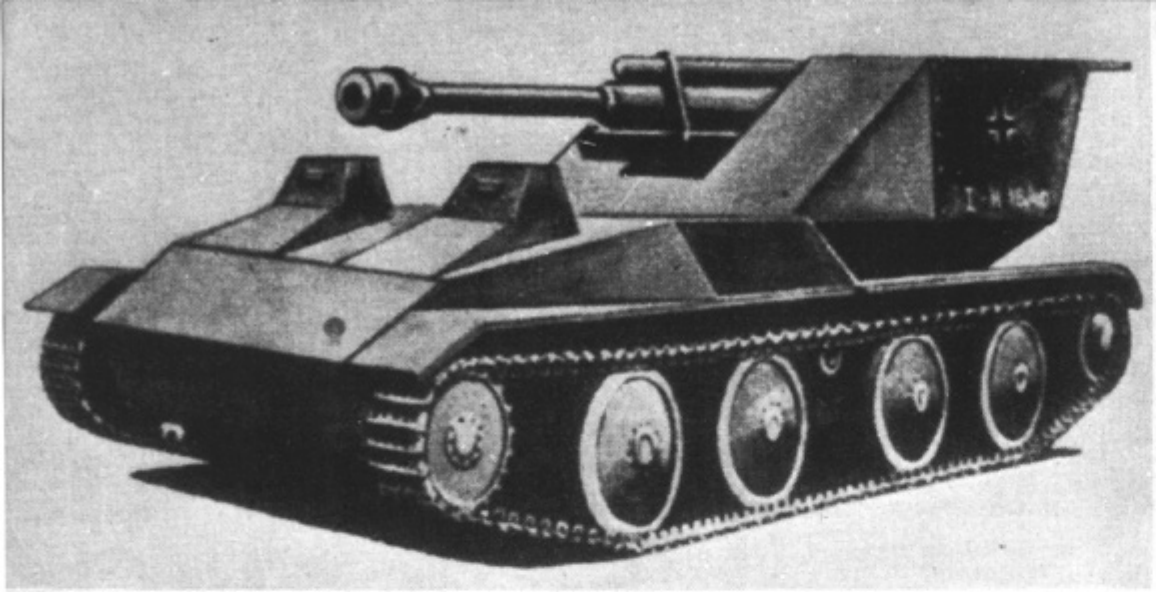
Auch die Firma Rheinmetall-Borsig entwickelte eine Artillerieselbstfahrlafette ähnlich der "Heuschrecke". Auch bei ihr konnte der Turm abmontiert werden. Die Vorrichtungen hierfür sind am Heck des Kampffahrzeuges (oben) erkennbar. Hier war das Fahrgestell der Geschützwagen III/IV und die Haubitze hatte die Bezeichnung Pz.H 18/40/2. Die Weiterentwicklung wurde zugunsten der "Heuschrecke" eingestellt.

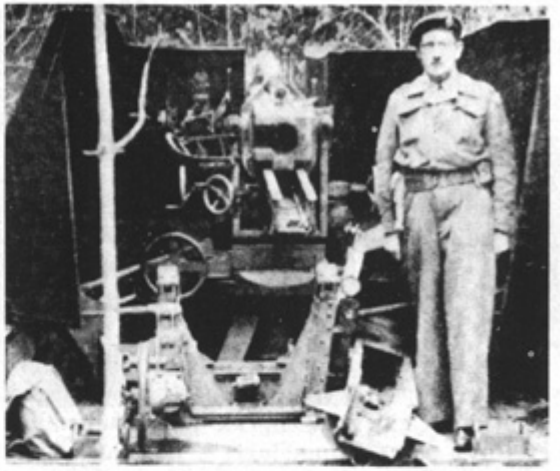


WAFFENTRÄGER

Die zahlreichen Versuche, vorhandene Fahrgestelle der Panzertruppe auch als Waffenträger für die Artillerie und Panzerjägertruppe zu verwenden, zwangen laufend zu Kompromissen, brachten manche Nachteile und erwiesen sich auch als zu teuer. Es wurden daher ganz neue, einfache Waffenträger entworfen. Sie verwandten nur noch Einzelteile, vor allem vom Kampfpanzer 38 (t), aus schon vorhandenen Kampffahrzeugen. Ihre Entwicklung war die logische Fortsetzung in Richtung der Ausgewogenheit von Waffe und Fahrgestell. Da diese Waffenträger auch für Waffen der Panzerjägertruppe zur Anwendung kamen, befinden sich über die hier gezeigten Fotos hinaus noch weitere Abbildungen im Band 60 dieser Reihe.

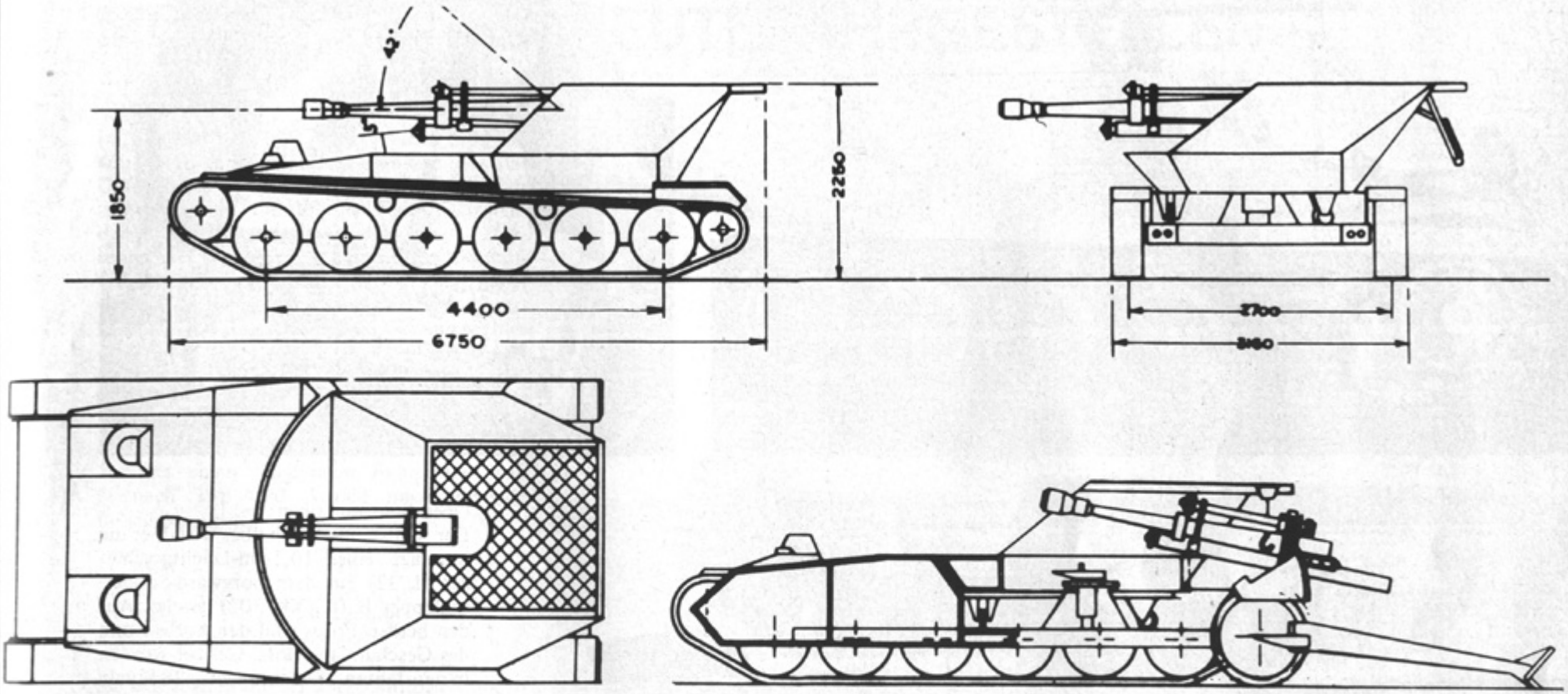
Unten:
Der leichte Einheitswaffenträger von Rheinmetall-Borsig – hier mit einer 8,8-cm-Pak 43. Darunter und rechts der Prototyp von Krupp-Steyr – ebenfalls mit der 8,8-cm-Pak 43. Beide waren auch zur Aufnahme der leichten Feldhaubitze 10,5 cm vorgesehen. Durch das Kriegsende kam es nicht mehr zur Serienproduktion; es gab daher von ihnen nur Prototypen. Der Krupp-Waffenträger führte auch die Bezeichnung Gerät 587 und Geschützwagen 638/26.



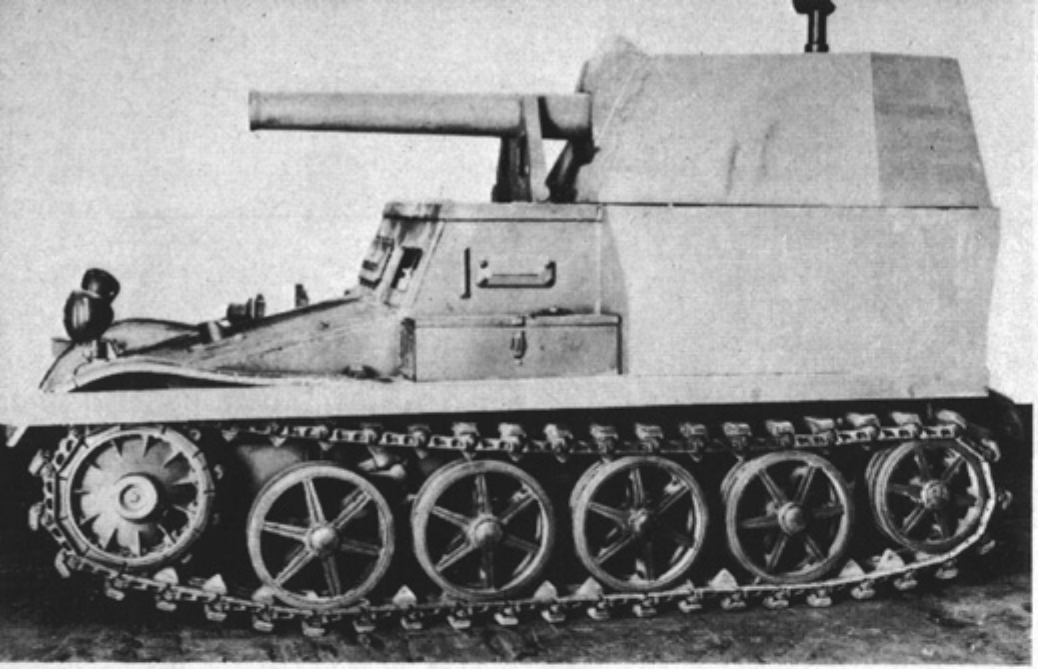


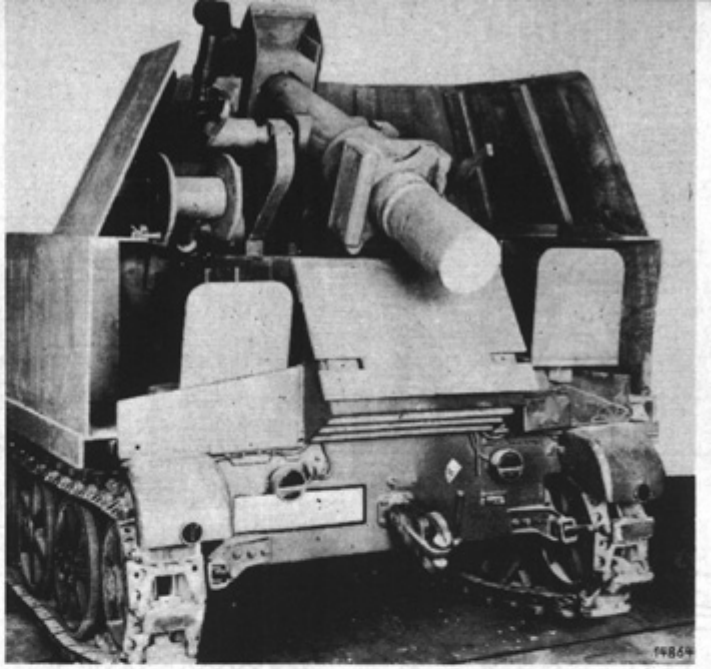
Oben:
Blick in den Bedienungsraum des Waffenträgers II.

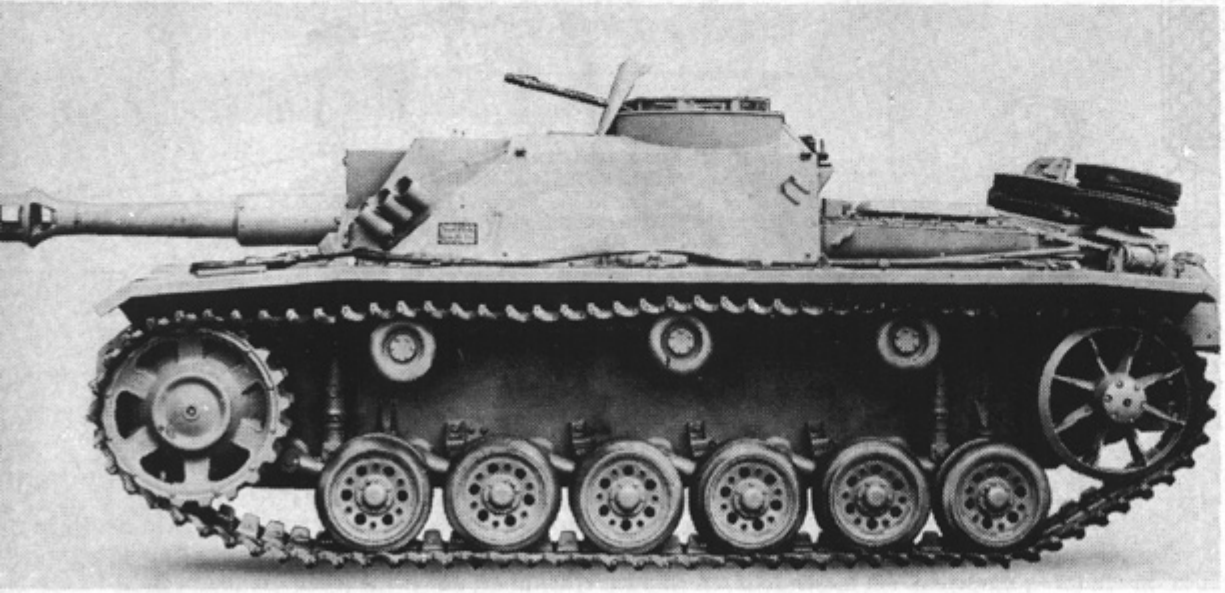
Oben links und links:
Oben der Waffenträger I von Ardelt. Er zeigt vier Laufräder. Darunter der Waffenträger II (von Krupp) mit sechs. Der erstere zeigt auf der Skizze eine 10,5-cm-lFH 18/40; der Waffenträger II die sFH 18. Aber auch der letztere war – wie auf dem oberen Bild (Blick in den Bedienungsraum) zu sehen – für die Aufnahme der lFH 18/40 vorgesehen. In diesem Fall führte er die Bezeichnung: Gerät 578, Geschützwagen 638/21 und mittlerer Einheitswaffenträger.
Wie beim leichten Einheitswaffenträger und Waffenträger I hatte er eine Besatzung von vier Soldaten.



So war beim Waffenträger I (Ardelt) das Ablasten des Geschützes vorgesehen. An diesen Skizzen ist auch erkennbar, daß der Aufbau drehbar war.







Oben links und oben:
Der Vollständigkeit halber wird hier die Montage eines 10,5-cm-Leichtgeschützes (L/32) auf dem Borgward-Sonderschlepper B III (VK 302) gezeigt. Auf den beiden Fotos sind der Aufbau und das Geschütz aus Holz. Gebaut wurden in den Jahren 1941 und 1942 28 Stück.

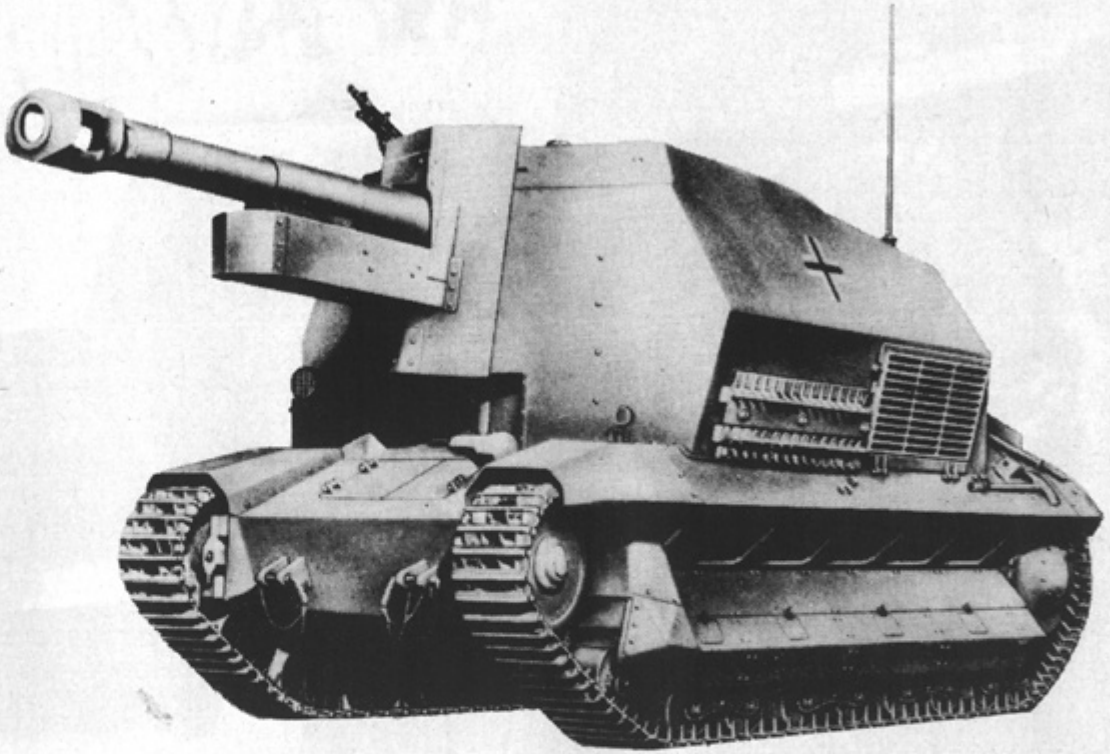
Links:
Hier ein Sturmgeschütz III der Ausführung G mit der 10,5 cm Sturmhaubitze 42. Es wird auch Sonder-Kraftfahrzeug 142/2 genannt. Das Geschütz wurde fast nur im direkten Richten genutzt und war somit mehr Panzerjäger als Artillerie, andererseits aber auch mehr Artillerie als die übrigen Sturmgeschütze mit ihren längeren 7,5-cm-Kanonen.

MONTAGEN auf BEUTEFAHRGESTELLEN

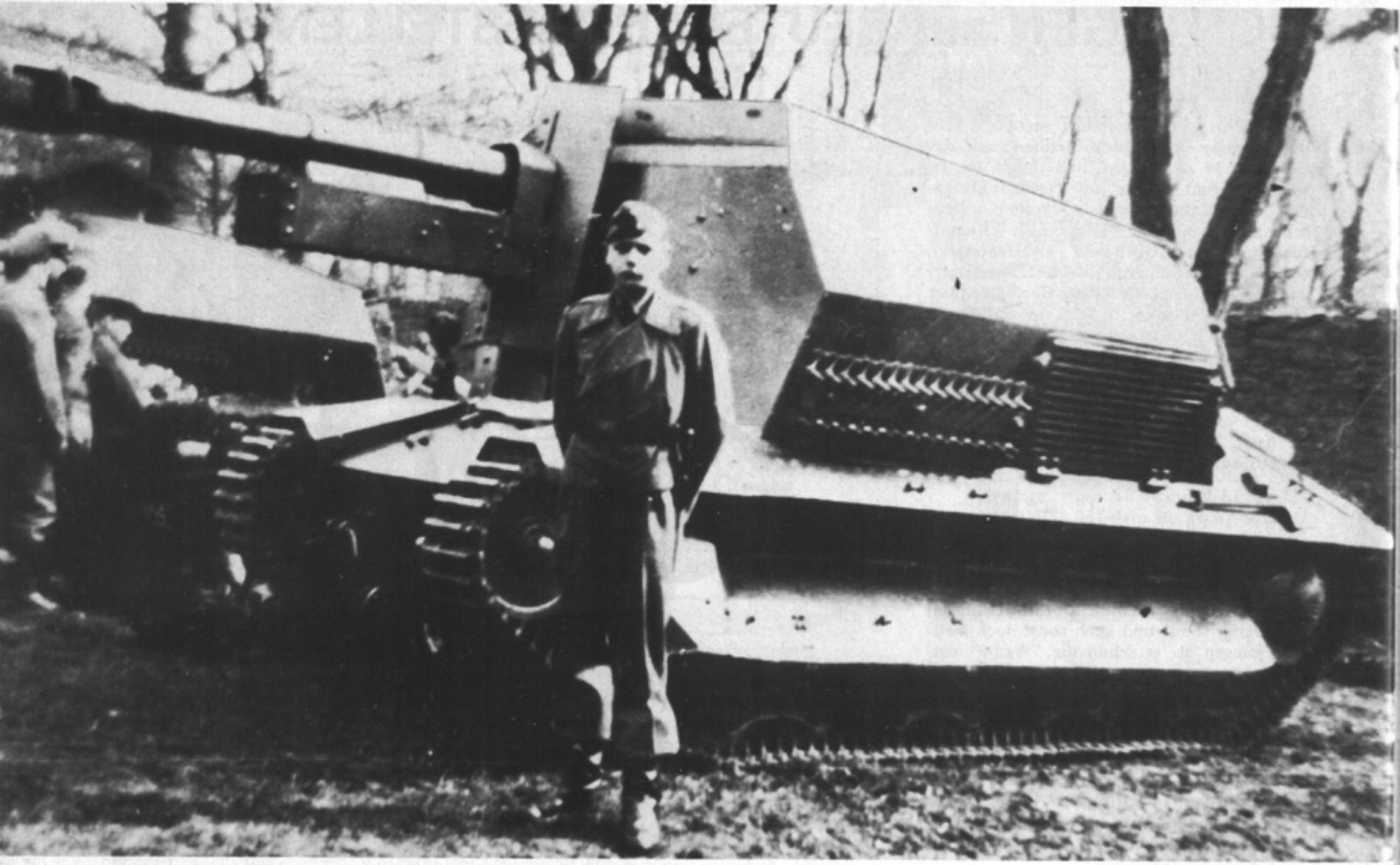
In der Not des sich immer mehr steigernden Zwanges, gepanzerte Artillerie auf das Gefechtsfeld zu bringen, und durch den zu späten Beginn hierfür aus eigenen Beständen Zusammenbauten (Wespe, Heuschrecke) oder gar völlig neue Kampffahrzeuge zu entwickeln (Waffenträger), entstanden – wie auch bei der Panzerjägertruppe – Montagen deutscher Geschütze (hier die leichte Feldhaubitze 10,5 cm) auf Beutefahrzeugen. Hierfür wurden zumeist französische Fahrgestelle genommen.
Neben dem schon am Beginn dieses Bandes erwähnten Zusammenbau einer lFH 16 mit einem englischen Fahrgestell, gab es nach Typ und Anzahl noch folgende Behelfslösungen:

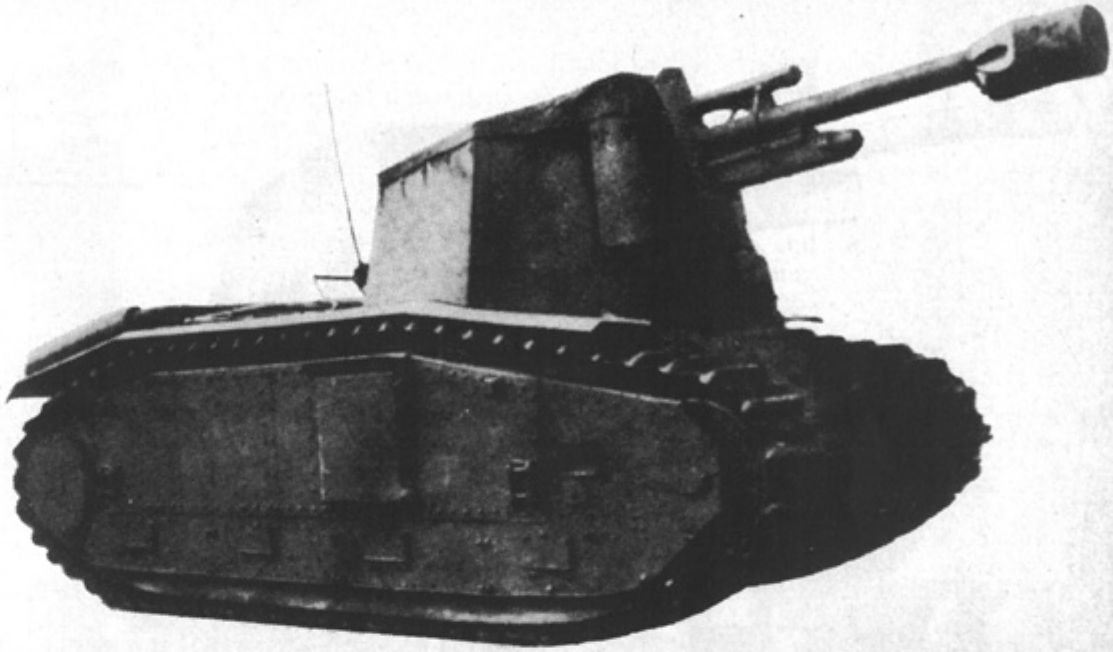
–	FCM	12
–	B2	16
–	39 H	48 und
–	Lorraine-Schlepper	60

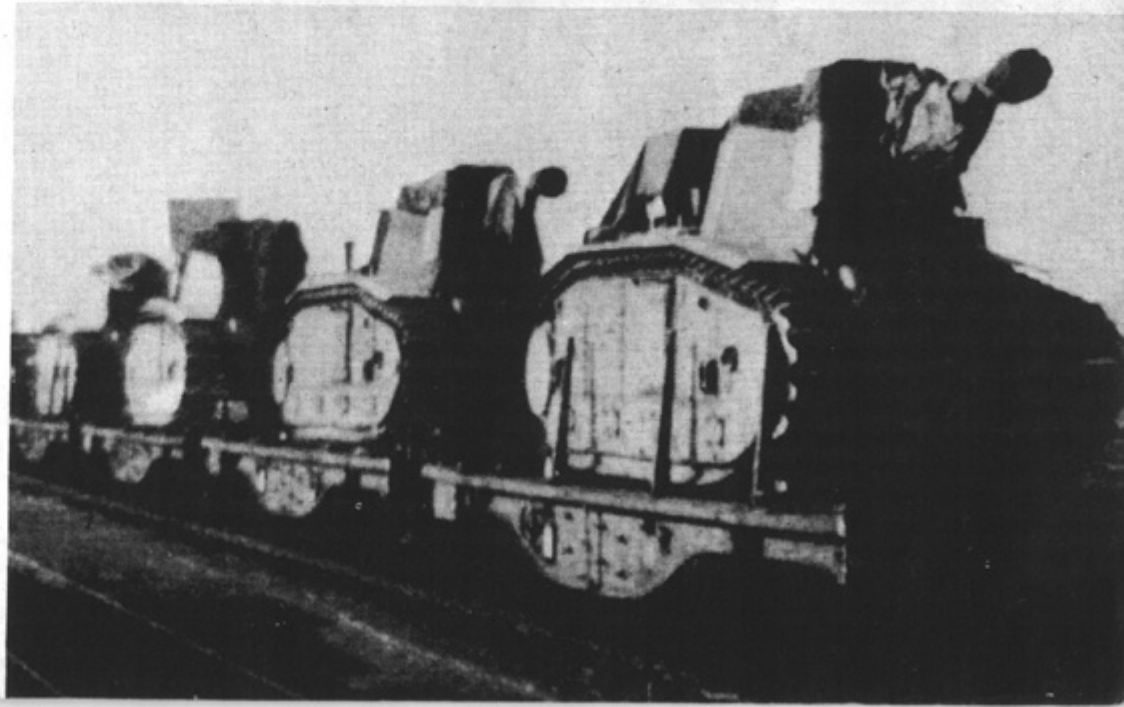
Sie alle zeigten nur schwache Motorleistungen und waren somit und auch sonst noch mehr Notlösungen als es schon die "Wespe" darstellte.
Über der gesamten Entwicklung der deutschen gepanzerten 10,5-cm-Artillerie auf Selbstfahrlafetten standen das "Zuspät" und der "Mangel an Entscheidung". So gab es bis zum Ende des Krieges im echten Einsatz immer nur den "Behelf Wespe", die aber mehr leistete als erwartet worden war. Ihr und ihren Männern ein Denkmal zu setzen, war einer der Gründe für diesen Band.



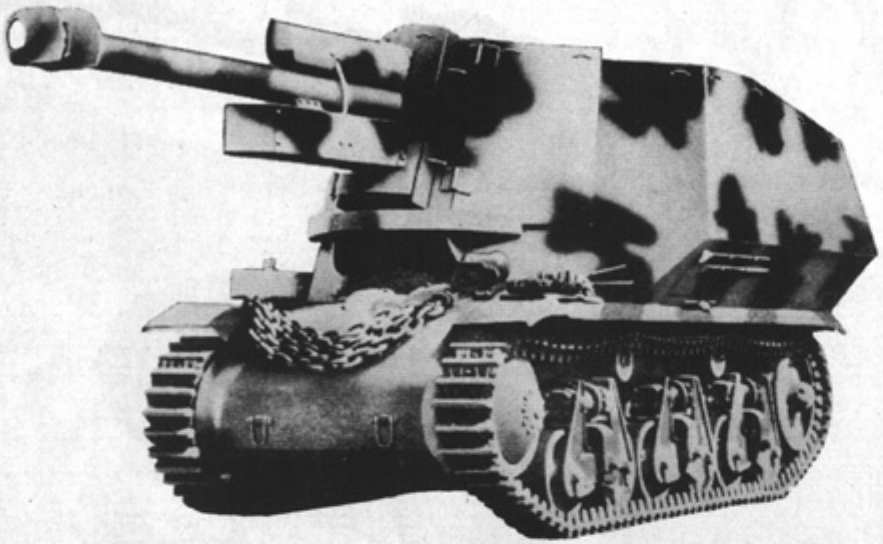
Von der oben abgebildeten 10,5-cm IFH 42 (basierend auf der IFH 16) auf dem Geschützwagen FCM (f) gab es nur zwölf Exemplare. Sie kamen nicht im Osten zum Einsatz und dienten nur der Panzerbrigade West in Frankreich. Das Kampffahrzeug war sehr schwerfällig, in seiner Bedienung kompliziert und zu schwer für seinen schwachen Motor. Gebaut wurden sie 1942.
Auf der folgenden Seite ist es noch einmal ganzseitig abgebildet.
Weitere zehn von diesen Fahrgestellen wurden 1943 mit der 7,5-cm-Pak 40 bestückt.







Auch dieser Zusammenbau einer 10,5-cm-lFH 18/3 auf dem Fahrgestell des französischen Kampfpanzers B-2 war nicht sehr glücklich, da zu hoch, zu langsam und zu schwerfällig. Insgesamt wurden von ihm 16 Stück gebaut und 1942 an die Besatzungstruppen in Frankreich ausgeliefert. Außerhalb dieses Landes kamen sie nicht zum Einsatz.
Die Besatzung bestand aus vier Soldaten. Das Fahrzeug war wegen seiner stärkeren Panzerung dreimal so schwer (rund 33 t) wie die "Wespe". 42 Granaten konnten mitgeführt werden.



Stoff-gliederung	Geheime Kommandosache!	Blatt
21	le.F.H.18/3 (Sf)/GW B2(f)	G 362

Dringl.-St.:

Technische Daten:

Gesamtgewicht des Fahrzeuges (Gefechtsgewicht) 32,5 t

Motor 300 PS

Höchstgeschwindigkeit 25 km/Std.

Mitgeführte Kraftstoffmenge 400l (einschl. Reservetank)

Fahrbereich mit einer Kraftstoff-Füllung:

Straße 140 km; mittl. Gelände 100 km

Grabenüberschreitfähigkeit 2,75 m

Besatzung Fahrer +1+3

Länge 7620 m m, Breite 2400 mm

Höhe mit Aufbau 3000 m m

Bordmunition ÷

Bestückung: a) Turmwaffen le FH 18/3

b) ~~Bugwaffen~~

Abfeuerung Handabfeuerung

Optisches Gerät: a) Turmoptik Rblf. 36 + Sf Zf. 1a

b) ~~Kugeloptik~~

c) Fahreroptik Periskop

Funkgerät (normale Ausstattung) Fu. Ger. 5 (S u. E), Fu. Ger. 2 (E), Bord-Spr. Ger.

Panzerung: Front 60 mm Seite 55 mm

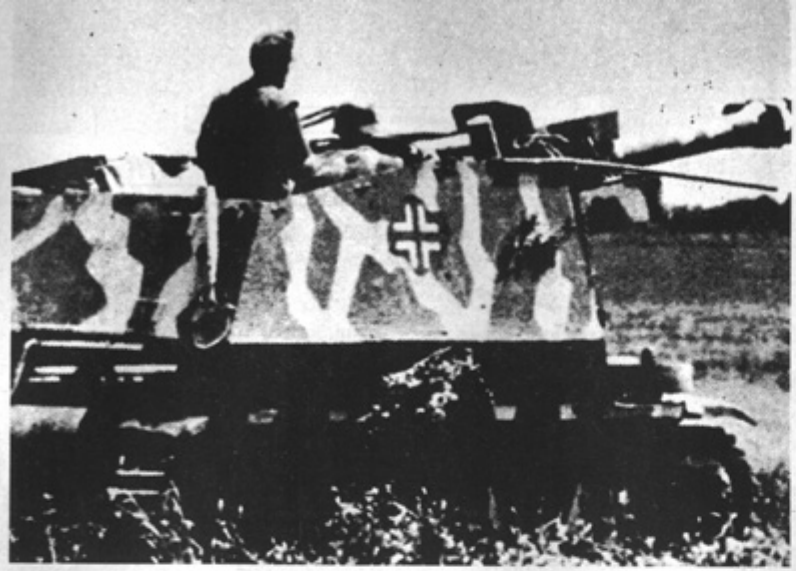
Turm ÷ Dach ÷

Kette	Glieder, Kettengewicht kg	Ni	Kautschuk	

Rohstoffbedarf f. Stck. i. kg	Fe	Mo	Cr	W	Mg	Sn	Cu	Al	Pb	Zn

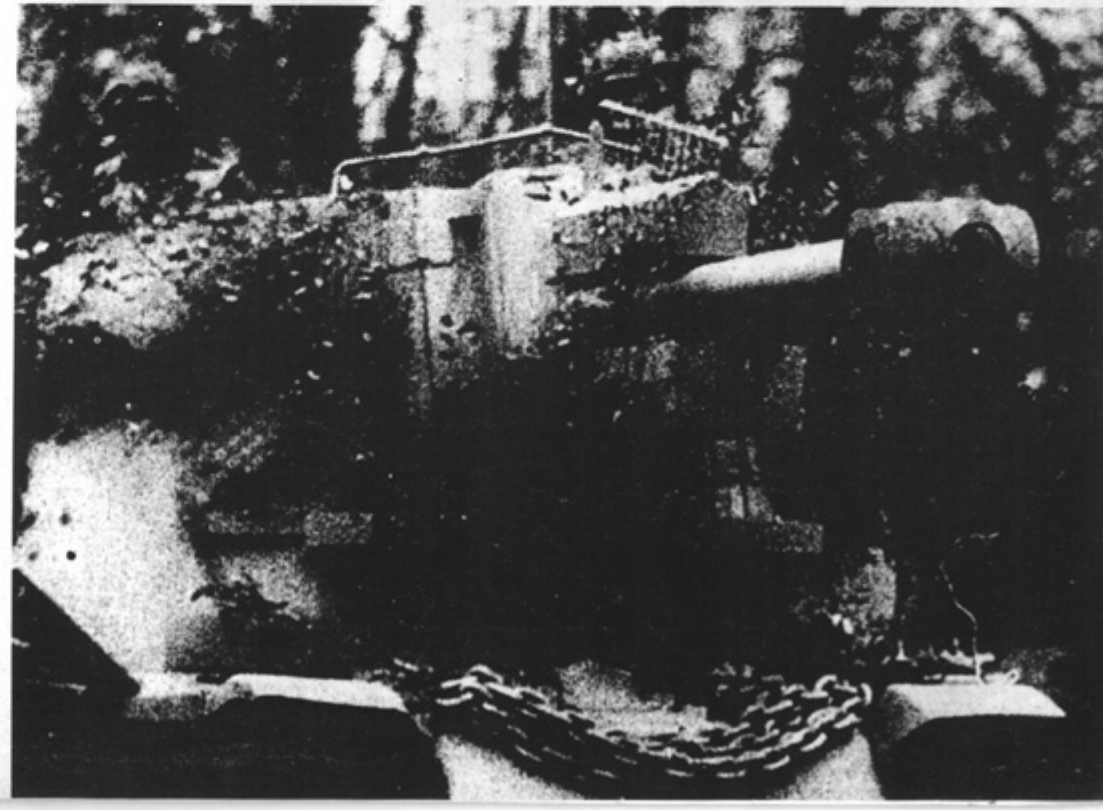
Preis RM	Durchschn. Fertigungszeit Monate	Arbeitsstunden

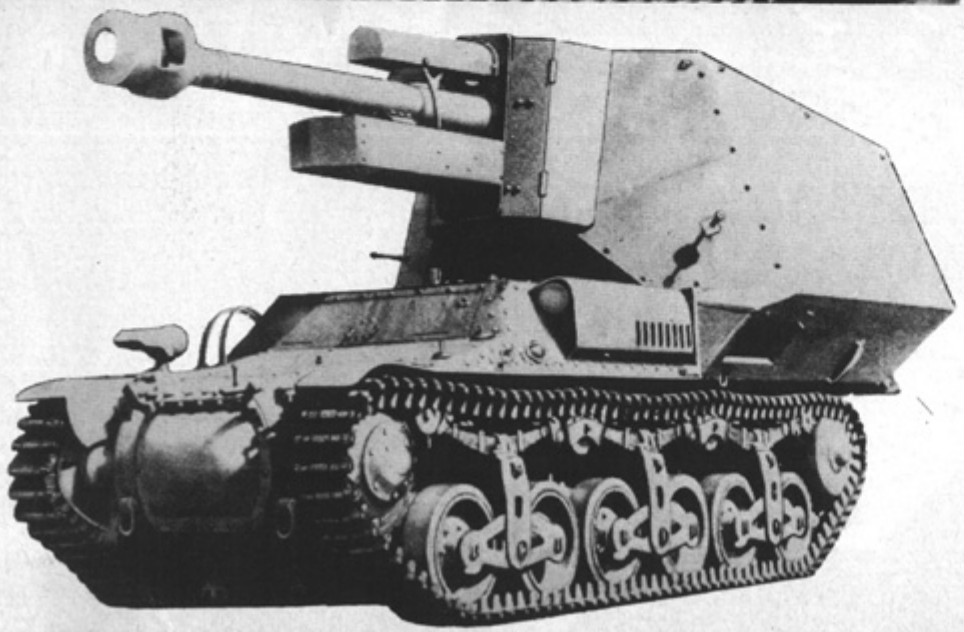
Fertigungsfirmen:



Auch auf dieser Seite sind verschiedene Aufnahmen dieser Selbstfahrlafette. Insgesamt wurden von ihr 48 Stück gebaut. Sie war besser als die beiden zuvor gezeigten. Sie wog etwas mehr als die "Wespe", hatte – wie alle diese Zusammenbauten – einen oben offenen Kampfraum und vier Mann Besatzung. Typisch für sie ist die umbaute Oberlafette.
Auch diese Behelfslösung kamen nur in Frankreich 1944 zum Einsatz; so stammt das obere Foto vom Raum südlich Caen. (1 x BA)

Linke Seite:
Die beiden Fotos zeigen das deutsche 10,5-Haubitzen auf dem Fahrgestell des französischen Kampfpanzer Hotchkiss 39 H, oben eine 10,5-cm-lFH 18, unten eine 10,5-cm-lFH 16. Auf diesem Foto besichtigt Generalfeldmarschall Rommel die Besatzung.





Stoff-gliederung	Geheime Kommandosache!	Blatt
21	GW LrS für le FH 18/4	G 363

Dringl.-St.: –

Technische Daten:

Gesamtgewicht des Fahrzeuges (Gefechtsgewicht) 7,7 t
Motor De la Haye 70 PS

Höchstgeschwindigkeit 42 km/Std.
Mitgeführte Kraftstoffmenge ÷ l (einschl. Reservetank)
Fahrbereich mit einer Kraftstoff-Füllung:
Straße ÷ km; mittl. Gelände ÷ km
Grabenüberschreitfähigkeit ÷ m

Besatzung Fahrer + 1 + 3

Länge 4400 mm, Breite 1850 mm
Höhe mit Aufbau 2200 mm

Bordmunition 20 Schuss für le FH 18

Bestückung: a) Turmwaffen le FH 18/4
b) ~~Bugwaffen~~

Abfeuerung
Optisches Gerät: a) Turmoptik Rbl.f. 36
b) ~~Kugeloptik~~
c) ~~Fahreroptik~~
Funkgerät (normale Ausstattung) 10 Watt (S.u.E.)
Panzerung: Front 12 mm Seite 9 mm
Turm Smk-sicher Dach ÷

Kette	Glieder, Kettengewicht kg	Ni	Kautschuk	

Rohstoffbedarf f. Stck. i. kg	Fe	Mo	Cr	W	Mg	Sn	Cu	Al	Pb	Zn

Preis ./.	Durchschn. Fertigungszeit Monate	Arbeitsstunden

Fertigungsfirmen:

Auf dieser Seite sind zwei Fotos und technische Angaben des Geschützwagens Lorraine-Schlepper (f); hier mit der 10,5-cm-lFH 18 bestückt. Von ihm wurden 60 Stück für die Artillerie umgebaut. Auch sie wurden nur in Frankreich verwandt.

Technische Daten

	WESPE	HEUSCHRECKE	WAFFENTRÄGER
Typ	Las 100/Gw II	BW	I
Hersteller	Famo/Ursus	Krupp	Ardelt
Baujahre	1942 - 1944	1942 - 1943	1944 - 1945
Panzerung cm			
Wanne Front	1,8	3,0	2,0
Seite	1,5	1,6	1,0
Heck	1,5	1,6	
Aufbau Front	1,0	3,0	
Seite	1,0	1,6	
Heck	1,0	1,6	
Motor Typ	Maybach HL 62 TRM	Maybach HL 90/100	Praga EPA
Zylinder	6 Reihe	12 V-Form 60°	6 Reihe
Bohrung mm	105 x 120	100 x 106	110 x 136
Hubraum ccm	6191	9990	7750
Verdichtung	6,5 : 1	6,5 : 1	6,2 : 1
Drehzahl	2600	4000	2200
Ventile	hängend	hängend	hängend
Kurb.Well.Lgr	8 Gleit	7 Gleit	7 Gleit
Vergaser	1 Solex 40 JFF II	2 Solex 40 JFF	1 Selox 48 FNVP
Zündfolge	1-5-3-6-2-4		1-5-3-6-2-4
Anlasser	Bosch BNG 2.5/12		Bosch BPD 3/12
Lichtmaschine	Bosch GTLN 600/ 12 - 1500		Bosch GQLN 300/12
Batterie V/A	1 12/120		1 12/100
Kühlung	Wasser		Wasser
Kupplung	Zweischeiben tr. F&S K 230 K		Scheiben tr.
Getriebe	ZF SSG 46 Aphon		Praga-Wilson Umlauf
Gänge vorw/r6 / 1	6 / 1	5 / 1	
Lenkung	MAN/Wilson		Praga/Wilson
Wendekreis O m	4,8		
Federung	Blattfedern lgs		Blattfedern lgs
Schmierung	Hochdruck		Hochdruck
Bremsherstell.	MAN/Famo		Praga
Wirkung/Art	mechanisch AußBd		mechanisch Band
Laufrollen-Gr.	500 x 100 - 55 mm		775 mm
Spurweite cm	188		270
Kettenauflage	240		310
Kettenglieder		108	
Kraftstoff-vorrat l	200	500 Heck	Panzerung

	WESPE	HEUSCHRECKE	WAFFENTRÄGER
Länge/kal	L/18	L/35	L/30
Geschoßgewicht/kg	14,81	14,81	14,81
Ladungen	6	9	8/PatrMun
V° in m/sec	470	645	610
Schußweite m	10650	14500	13000
Höhenrichtfeld	42°	45°	
Seitenrichtfeld	40°	360°	
Feuerhöhe a.Sfl	1,94 m	2,1 m	
Gefechtsgewicht t	11	23	14
Leistungsgewicht PS/t	12,7	17	
Bordmunition Schuß	32	60	
Fahrgestell	Pz II	Pz IV	1 WaffTr I
Gesamtlänge m	4,81	6,0	6,35
Fahrzeuglänge m	4,81	6,0	
Fahrzeugbreite m	2,28	3,0	3,16
Gesamthöhe m	2,3	3,0	2,25
Kettenbreite cm	30	40	46
Bodendruck kg/cm^2	0,76	0,89	
Bodenfreiheit cm	34	40	45
Watfähigkeit m	0,8	1,4	
Kletterfähigkeit m	0,42	0,75	
Überschreiten m	1,7	2,3	
Straße/Gelände km/h	40/20	45/30	20
Fahrber.Str/Gel km	140/95	300/150	150
KrStffVerbr (l) Str/Gel	90/135	160/300	125
Motorkraft PS	140	400	125

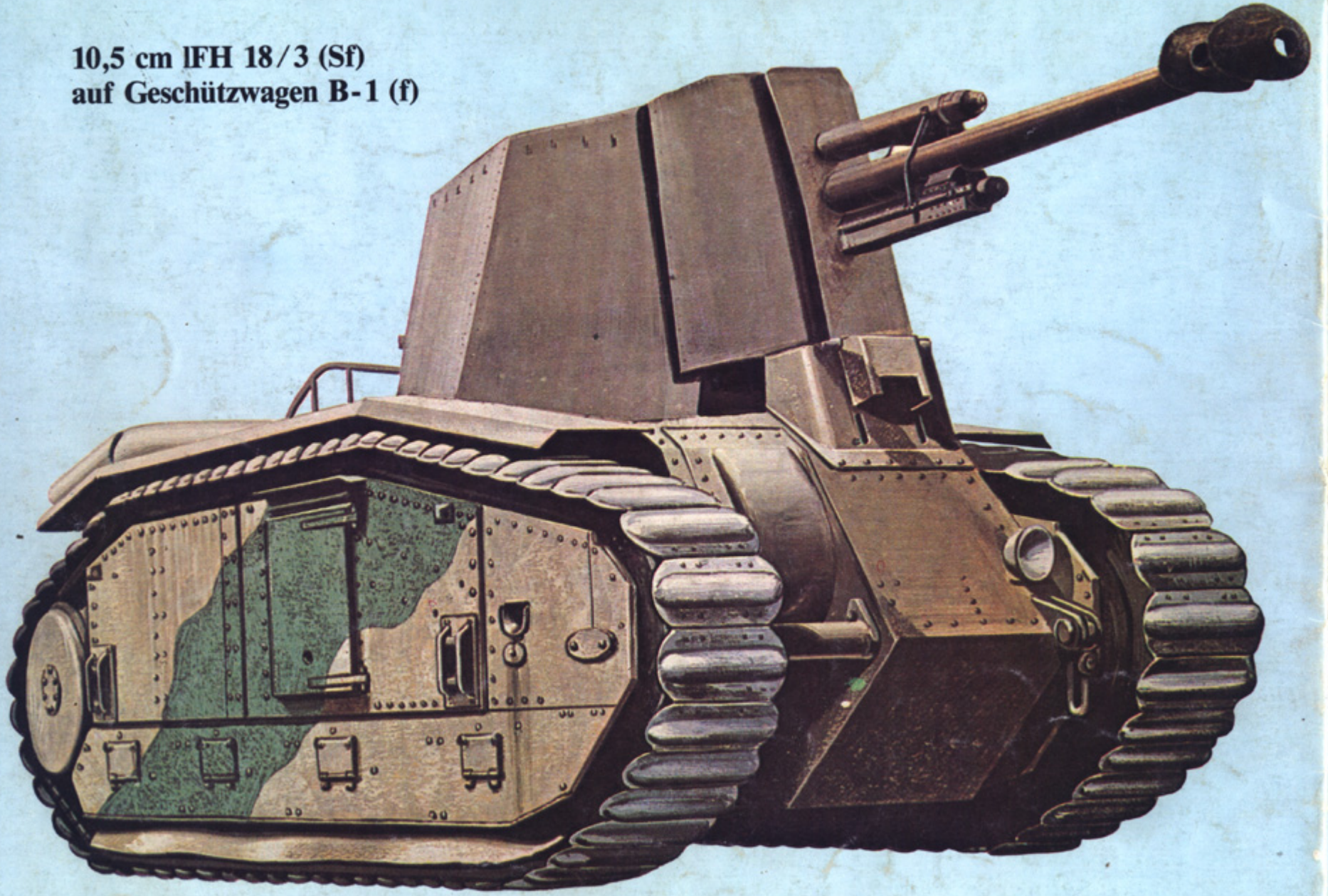
Generaloberst Guderian, längst eine legendäre Figur, war ein streitbarer Verfechter seiner Ideen vom modernen, blutsparenden Einsatz der Panzer. Er war einer der wenigen, die es wagten, Hitler offen zu widersprechen. Sein bewegtes Leben, seine Erfolge und seine Entlassungen wurden in diesem packenden Fotoband durch ca. 300 Bilder, Dokumente und umfassende Texte erstmals in dieser intensiven Weise festgehalten.
176 Seiten — Format 18 x 25 cm — Leinen — 29,80 DM

Hier entstand das Buch über die deutschen Panzerabwehrwaffen: Vom „Panzerklopfgerät" über die „3,7-cm-Pak" bis hin zum „Jagdtiger", dem noch heute größten und schwersten gepanzerten Gefechtsfahrzeug, das je in der Welt zum Einsatz gelangte. Dazu viele Aufnahmen von zum Teil abenteuerlichen Improvisationen. In jahrelanger Arbeit wurden aus Archiven und Privatbesitz die besten Fotos gesucht, um über diese Waffen und die Männer zu berichten.
Ein Buch der Erinnerungen für alle, die damals dabei waren. Eine Fundgrube für Modellbauer und eine kriegsgeschichtliche Dokumentation von Rang.

Werner Haupt verarbeitete wichtiges und umfassendes Material der deutschen und der russischen Seite und verfaßte mit diesem Band die gültige Schilderung der dramatischen, weltbewegenden und ergreifenden Ereignisse um die Einschließung Leningrads durch die deutschen Truppen. Die Einsätze der deutschen Divisionen, der Regimenter bis hin zu den Kompanien. So ausführlich wurde noch nie über den Kampf um die Stadt an der Newa, das Geschehen im Einschließungsraum — und über das bittere Ende in der Stadt selbst, berichtet.
260 Seiten — viele Bilder — 29,80 DM

Eine 10,5 cm lFH 18 M L/28 auf GW 39 H (f) – Hotchkiss – in Stellung. (BA)

10,5 cm lFH 18/3 (Sf)
auf Geschützwagen B-1 (f)



Podzun-Pallas-Verlag GmbH — 6360 Friedberg 3 (Dorheim)